

3) да ли су апарати прегледани у одређеном временском року.

(2) Преглед из става 1. овог члана врши:

- 1) машиновођа на вучним возилима,
- 2) прегледач кола у свим колима,
- 3) кондуктер и пратилац кола у колима која надзиру,
- 4) контролно-пријемни орган при производњи и одржавању возила,
- 5) други контролни и овлашћени органи.

(3) Ако се приликом прегледа на апаратима за гашење пожара утврде било какве неисправности, овлашћени радници из става 2. овог члана дужни су да одмах обавијесте одговорног радника у станици, који ће до поласка воза отклонити утврђене недостатке или ће апарат за гашење пожара замијенити исправним.

(4) Жељезничко возило није дозвољено пустити у саобраћај ако нема одговарајући број исправних апарата за гашење пожара.

(5) Ако се у току вожње употреби апарат за гашење пожара, по приспијећу жељезничког шинског возила у најближу жељезничку станицу у којој постоји организована жељезничка служба за постављање апарата извршиће се замјена употребијеног или оштећеног апарата.

#### Члан 18.

(1) Преглед исправности апарата за гашење пожара овлашћени радници жељезничког оператера дужни су да обаве код сваког улаза возила у редовни контролни преглед.

(2) Овлашћени радници из става 1. овог члана дужни су да воде одговарајућу евиденцију о прегледу исправности, сервисирању и пуњењу апарата за гашење пожара.

#### Члан 19.

Оператери и власници жељезничких возила на пругама Републике Српске дужни су, у складу са овим правилником, да опреме жељезничка шинска возила апаратима за гашење пожара на начин предвиђен овим правилником.

#### Члан 20.

Оператери и власници жељезничких возила на пругама Републике Српске дужни су да обезбиједу да сваки радник познаје опасности од пожара у вези са радним мјестом на које је распоређен, мјере и средства за гашење пожара, практичну употребу приручних апарата за гашење пожара и материјалну и другу одговорност која може да проистекне због непридржавања прописаних мјера заштите од пожара.

#### Члан 21.

Ступањем на снагу овог правилника престаје да се примјењује Правилник о начину опремања жељезничких шинских возила апаратима са хемијским средствима за гашење пожара (208) ("Службени гласник Републике Српске", бр. 11/05 и 18/09).

#### Члан 22.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске".

Број: 13.04/340-1265/18  
6. јула 2018. године  
Бањалука

Министар,  
Неђо Трнинић, с.р.

На основу члана 12. став 3. Закона о жељезницама Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 19/17, 28/17 и 100/17) и члана 82. став 2. Закона о републичкој управи ("Службени гласник Републике Српске", бр. 118/08, 11/09, 74/10, 86/10, 24/12, 121/12, 15/16, 57/16 и 31/18), министар саобраћаја и веза д о н о с и

## П РА В И Л Н И К

### О КОРИШЋЕЊУ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКОГ СИСТЕМА НА ЖЕЉЕЗНИЦАМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ (212)

#### ГЛАВА I

#### ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ

##### Предмет

##### Члан 1.

Овим правилником прописују се поступци, начин и услови коришћења жељезничког електроенергетског система ради омогућавања безбједног, уредног, редовног и несметаног одвијања саобраћаја на жељезницама Републике Српске.

##### Појмови

##### Члан 2.

Поједини појмови који се користе у овом правилнику имају следеће значење:

1) жељезнички електроенергетски систем чине стабилна постројења електричне вуче и друга електроенергетска постројења,

2) стабилна постројења електричне вуче (у даљем тексту: СПЕВ) су скуп електроенергетског постројења и уређаја за напајање електричне вуче,

3) друга електроенергетска постројења су: трафостанице опште намјене, трафостанице за предгријавање и климатизацију вагона, трафостанице за гријање скретница, постројења спољне расвјете, високонапонска ваздушна и кабловска мрежа, нисконапонска ваздушна и кабловска мрежа, стационарни агрегати за резервно напајање и електричне инсталације у зградама,

4) систем електричне вуче је електроенергетски жељезнички подсистем истих основних електричних параметара (напон, фреквенција), који служи за напајање електричних вучних возила електричном енергијом,

5) наизмјенични систем електричне вуче 25 kV, 50 Hz је систем електричне вуче код којег се електрична вучна возила напajaју наизмјеничном електричном струјом називног напона 25 kV, индустријске фреквенције 50 Hz,

6) центар даљинског управљања (у даљем тексту: ЦДУ) је оперативни центар за обављање погонске службе из којег електроенергетски диспечери обављају даљинско управљање СПЕВ-ом на свом подручју,

7) даљинско управљање (у даљем тексту: ДУ) СПЕВ-ом је даљински надзор и управљање непосредно или посредно промјенама надзираних стања у управљаним мјестима из центра даљинског управљања помоћу сигнала који се од центра управљања до уређаја преносе телекомуникацијским путевима,

8) даљинска станица је уређај за даљинско управљање и као дио постројења за даљинско управљање и/или надзор намијењена је за: прикупљање и обраду процесних и интерних сигнала, прикупљање и обраду аналогних и дигиталних мјерења, комуникацију с надређеним центром даљинског управљања, те извршавање управљања из центра посредством управљачких излаза,

9) управљана мјеста су дијелови СПЕВ-а (то подразумијева: електровучна постројења, постројење за секционисање и електромоторне погоне растављача контактне мреже), чијим се апаратима управља даљински, из центра даљинског управљања,

10) постројење за даљинско управљање СПЕВ-ом представља скуп уређаја, опреме и средстава јасно одређене техничке, технолошке и информацијске намјене, који су конструктивно и функционално повезани у електроенергетски жељезнички подсистем,

11) електроенергетски диспечер је овлашћено стручно лице центра даљинског управљања, које управља расклопним апаратима и уређајима у постројењима електричне вуче на подручју надзираних постројења и обавља оперативне послове у вези са коришћењем и одржавањем тих постројења,

12) електровучно постројење (у даљем тексту: ЕВП) је електроенергетско постројење у којем се наизмјенична струја из електропривредне мреже претвара у струју оне врсте, напона и фреквенције која се, у складу с примијењеним системом електричне вуче, преко контактне мреже доводи до пантографа електровучних возила,

13) контактна мрежа (у даљем тексту: КМ) је дио СПЕВ-а дуж електрифицираних колосијека, који има улогу да пренесе и разведе електричну енергију од електровучног постројења до електровучног возила,

14) одсјек контактне мреже је дио секције контактне мреже станице чији су возни водови одвојени секционим изолаторима или крајем возног вода, а одсјек контактне мреже сачињавају возни водови појединих колосијека или група колосијека,

15) овлашћени радник за одржавање електровучног постројења, даљинског управљања или контактне мреже је радник за одржавање електровучних постројења, даљинског управљања или контактне мреже, односно сектора одговорног за одржавање СПЕВ-а, који је овлашћен да обави одређени рад на одржавању СПЕВ-а, односно да прати и осигурава рад трећих лица на тим или другим постројењима када се радови на њима изводе у близини СПЕВ-а,

16) постројење за секционисање (у даљем тексту: ПС) је расклопно електроенергетско постројење које служи за електрично раздвајање и спајање појединих секција контактне мреже монофазног система 25 kV, 50 Hz,

17) расклопни апарати су апарати за електрично растављање, помоћу којих се прикључени дијелови струјних кругова могу поуздано и ефикасно одвајати или повезивати,

18) редовно погонско стање је такво погонско стање које омогућава неограничено и несметано коришћење СПЕВ-а у оквиру пројектованих и изведених могућности,

19) руковалац електровучним постројењем је радник електровучних постројења који на електрифицираним пругама на којима није примијењен или није у погону систем централизованог даљинског управљања обавља непосредно потребна руковања расклопним апаратима унутар електровучних постројења, а посредно и расклопним апаратима у дијелу контактне мреже за који је, у смислу управљања, надлежно то електровучно постројење,

20) секција контактне мреже је дио контактне мреже који је издвојен изолованим преклопима или једним изолованим преклопом и крајем контактне мреже и обично обухвата један колосијек отворене пруге или контактне мреже читаве станице, односно дијела станице који припада једном главном пролазном колосијеку станице,

21) постројење је скуп функционално повезаних уређаја и остале опреме за обављање технолошког или другог процеса којем је намијењена грађевина,

22) е-вод је пружни телефонски вод за одржавање веза између СПЕВ-а.

#### Примјена Правилника

##### Члан 3.

(1) При коришћењу жељезничког електроенергетског система примјењују се правила и обезбјеђују услови одређени прописима којима је уређена област безбједности у жељезничком саобраћају.

(2) Овај правилник примјењује се на свим електрифицираним пругама Републике Српске, на електрифицираним приватним пругама и колосијецима повезаним са јавном жељезничком мрежом и пругама по којима се крећу електровучна возила жељезничких оператера (у даљем тексту: оператер).

(3) Одредбе овог правилника односе се и на жељезничке раднике и возна средства који на свом путовању са неелектрифицираних пруга долазе на електрифициране пруге.

(4) Радници који непосредно учествују у вршењу жељезничког саобраћаја на електрифицираним пругама Републике Српске и други радници који су запослени код управљача жељезничке инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и оператера обавезно су упознати са одредбама овог правилника.

(5) Радници који у раду долазе у непосредну и активну везу са радницима из става 4. овог члана дужни су да се упознају са одредбама овог правилника које се односе на послове које тај радник обавља.

(6) Редовним периодичним испитивањима радника из ст. 4. и 5. овог члана на начин прописан Правилником 646 провјерава се познавање одговарајућих одредаба овог правилника и осталих прописа у оквиру монофазног система електричне вуче 25 kV, 50 Hz.

(7) У Биљежнику о периодичном испитивању, након испитивања из става 6. овог члана, даје се описна оцјена која се уноси у за то одређено мјесто као напомена: "Положио за обављање послова на електрифицираним пругама монофазног система електричне вуче 25 kV, 50 Hz" или: "Није положио".

(8) Послове на електрифицираним пругама Републике Српске радници могу обављати само ако су на испитивању у складу са ставом 7. овог члана оцјењени оцјеном: "положио".

## Дозвола за руковање и обављање одређених послова

## Члан 4.

(1) За самостално обављање одређених послова и поступака и за самостално руковање одређеним средствима, специфичним за електрифициране пруге, радници се обавезно посебно испитују у оквиру стручног и периодичног испита, а позитивни резултат посебног испитивања уноси се у Биљежник о периодичном испитивању.

(2) Жељезнички радници који не учествују непосредно у вршењу жељезничког саобраћаја и не подлијежу обавези полагања периодичног испита, али је неопходно да буду овлашћени за самостално обављање одређених послова и поступака и за самостално руковање одређеним средствима, полагају одговарајући испит пред стручном комисијом управљача.

(3) Исправа о овлашћењима која се стиче полагањем испита из става 2. овог члана представља Дозволу за руковање (у даљем тексту: Дозвола).

(4) За сваки одређени поступак, односно руковање одређеним средством полаже се посебан испит, а податак о стицању овлашћења уноси се у одговарајућу рубрику Дозволе.

(5) Сваки радник је дужан да код себе има Дозволу када треба да обавља послове за које је овлашћен, а обавезно је враћа ако је премјештен на послове код којих му она није потребна или ако је истекло вријеме њеног важења, а није прописано њено продужавање.

(6) Прописани образац Дозволе, начин њеног издавања и остали услови наведени су у Прилогу 1 овог правилника, који чини његов саставни дио.

(7) Садржај послова и руковања, те потребни обим знања за стицање овлашћења утврђених овим чланом детаљније су одређени у Упутству за обављање послова на пругама електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50 Hz (Упутство 228).

## ГЛАВА II

## СТАБИЛНА ПОСТРОЈЕЊА ЕЛЕКТРИЧНЕ ВУЧЕ (СПЕВ)

## 1. Подјела СПЕВ-а и погонско стање

## Подјела

## Члан 5.

(1) Жељезничка пруга се сматра електрифицираном када је опремљена СПЕВ-ом у мјери која омогућава обављање саобраћаја електровучним возилима и под условом да за коришћење тих постројења постоји дозвола за њихову употребу.

(2) На електрифицираним пругама Републике Српске примјењује се монофазни систем електричне вуче 25 kV, 50 Hz.

(3) СПЕВ представља скуп електроенергетских постројења и уређаја који служе за напајање електровучних возила електричном енергијом на било којем електрифицираном колосијеку.

(4) Постројења из става 3. овог члана су:

- 1) напојни далеководи (ДВ),
- 2) електровучна постројења (ЕВП),
- 3) постројења за секционисање (ПС, ПСН),
- 4) постројења даљинског управљања (ДУ) и
- 5) контактна мрежа (КМ).

## Погонско стање

## Члан 6.

(1) Постројења која чине СПЕВ обавезно се у редовним условима налазе у редовном погонском стању, што подразумијева да њихова погонска спремност мора одговарати пројектованим и изведеним могућностима снабдијевања електровучних возила електричном енергијом.

(2) Промјена редовног погонског стања постројења врши се промјеном уклонног стања одговарајућих расклопних апарата и може бити предвиђена и непредвиђена.

(3) Предвиђена промјена редовног погонског стања постројења врши се због потреба редовног одржавања СПЕВ-а или постројења електропривреде из којих се она напајају и због других послова који захтијевају планирање таквих промјена.

(4) Непредвиђена промјена редовног погонског стања постројења настаје због дјеловања уређаја релејне заштите, насталих кварова или оштећења постројења, односно због опасности која може да угрози безбједност саобраћаја, постројења или људских живота.

(5) Актом управљача на електрифицираним пругама Републике Српске прописано је редовно уклонно стање свих расклопних апарата у далеководним пољима, ЕВП-у, ПС-у и КМ-у.

## 2. Управљање СПЕВ-ом

## Сврха

## Члан 7.

Управљање СПЕВ-ом подразумијева манипулације расклопним апаратима и уређајима у оквиру тих постројења, а које се обављају са крајњим циљем да се КМ што поузданије и квалитетније напаја електричном енергијом, сагласно одредбама BAS EN 50160.

## Начини управљања

## Члан 8.

(1) На пругама Републике Српске, зависно од тога одакле и како се управља, на СПЕВ се могу примјенити сљедећи начини управљања:

- 1) непосредно централизовано даљинско управљање (НЦ),
- 2) посредно централизовано даљинско управљање (ПЦ),
- 3) непосредно подручно даљинско управљање (НП),
- 4) посредно подручно даљинско управљање (ПП),

5) непосредно локално даљинско управљање (НЛ),

6) ручно управљање са мјеста расклопног апарата (РУ).

(2) Под управљањем из става 1. тачка 1) овог члана подразумијева се управљање расклопним апаратима у ЕП-у и КМ-у које врши електроенергетски диспечер, без посредника, помоћу уређаја даљинског управљања из ЦДУ-а.

(3) Под управљањем из става 1. тачка 2) овог члана подразумијевају се одобрења или наређења за управљање расклопним апаратима у посједнутим ЕВП-ом, односно у КМ-у, која издаје електроенергетски диспечер из ЦДУ-а, а извршавају их руководиоци ЕВП-ом, односно отправници возова или други за то овлашћени радници.

(4) Под управљањем из става 1. тачка 3) овог члана подразумијева се на пругама без система ЦДУ-а управљање расклопним апаратима у КМ-у, које врши руковалац ЕВП-ом, без посредника, помоћу уређаја ДУ-а унутар подручја које у смислу управљања припада тој ЕВП.

(5) Под управљањем из става 1. тачка 4) овог члана подразумијевају се на пругама без система ЦДУ-а одобрења или наређења за руковање расклопним апаратима у КМ-у, која издаје руковалац ЕВП-ом, а извршавају их отправници возова или други за то овлашћени радници.

(6) Под управљањем из става 1. тачка 5) овог члана подразумијева се управљање расклопним апаратима у ЕП-у које врши руковалац ЕВП-ом, односно у КМ-у службеног мјеста које врши отправник возова или други за то овлашћени радник, без посредника, помоћу уређаја ДУ-а унутар ЕВП-а, односно унутар службеног мјеста.

(7) Ручно управљање са мјеста расклопног апарата врше руковалац ЕВП-ом расклопним апаратима унутар ЕП-а, отправник возова, односно други за то овлашћени радник, расклопним апаратима у КМ-у унутар службеног мјеста, а расклопним апаратима у КМ-у отворене пруге - радници који су за то овлашћени.

(8) СПЕВ на ТК-пругама је обавезно непосредно или посредно централизовано даљински управљан.

#### Промјена уклопног стања

##### Члан 9.

(1) Промјена уклопног стања расклопног апарата подразумијева фазу стављања у нередовно уклопно стање и фазу стављања у редовно уклопно стање.

(2) С обзиром на шест примјених начина управљања, наведених у члану 8. овог правилника, свака фаза се обавља према једној од следеће три групе поступака (А, Б или Ц), са наведеним обавезним поступцима, а за један одређени случај код обе фазе уклопног стања примјењује се иста група поступака:

1) I фаза - стављање у нередовно уклопно стање:

1. поступак А - код непосредног централизованог, подручног или локалног даљинског управљања (НЦ, НП, НЛ) подразумијевају:

- захтјев тражиоца,
- извршење и
- обавјештење тражиоцу да је захтјев извршен,

2. поступак Б - код посредног централизованог или подручног даљинског управљања, када расклопним апаратима треба да се управља посредством локалног даљинског управљања или ручним управљањем са мјеста расклопног апарата (ПЦ, ПП, РУ), а тражилац и извршилац нису исто лице, јесу следећи:

- захтјев тражиоца,
- наређење налогодавца извршиоцу,
- извршење,
- саопштење извршиоца налогодавцу да је наређена манипулација извршена и
- обавјештење налогодавца тражиоцу да је захтјев извршен,

3. поступак Ц - код посредног централизованог или подручног даљинског управљања, када се расклопним апаратима управља посредством локалног даљинског управљања или ручним управљањем са мјеста расклопног апарата (ПЦ, ПП, РУ), а тражилац и извршилац су исто лице, јесу следећи:

- захтјев тражиоца-извршиоца,
- одобрење или наређење налогодавца тражиоцу-извршиоцу,
- извршење и
- обавјештење тражиоца-извршиоца налогодавцу да је одобрена или наређена манипулација извршена,

2) II фаза - стављање у редовно уклопно стање:

1. поступак А - код непосредног централизованог подручног или локалног даљинског управљања (НЦ, НП, НЛ):

- захтјев тражиоца, пропраћен изјавом да су све сметње за извршење захтјева отклоњене,
- извршење,
- обавјештење тражиоцу да је захтјев извршен и
- одговор тражиоца извршиоцу са изјавом да је постројење исправно,

2. поступак Б - код посредног централизованог или подручног даљинског управљања, када расклопним апаратима треба да се управља посредством локалног даљинског управљања или ручним управљањем са мјеста расклопног апарата (ПЦ, ПП, РУ), а тражилац и извршилац нису исто лице, јесу следећи:

- захтјев тражиоца пропраћен изјавом да су све сметње за извршење захтјева отклоњене,
- наређење налогодавца извршиоцу,
- извршење,
- саопштење извршиоца налогодавцу да је наређена манипулација извршена,
- обавјештење налогодавца тражиоцу да је захтјев извршен,
- одговор тражиоца налогодавцу са изјавом да је постројење исправно,

3. поступак Ц - код посредног централизованог или подручног даљинског, управљања, када се расклопним апаратима управља посредством локалног даљинског управљања или ручним управљањем са мјеста расклопног апарата (ПЦ, ПП, РУ), а тражилац и извршилац су исто лице, јесу следећи:

- захтјев тражиоца-извршиоца, праћен изјавом да су све сметње за извршење захтјева отклоњене,
- одобрење или наређење налогодавца тражиоцу-извршиоцу,
- извршење,
- обавјештење тражиоца-извршиоца налогодавцу да је одобрена или наређена манипулација извршена и да је постројење исправно.

#### Налогодавац

##### Члан 10.

(1) Налогодавац за промјену погонског стања постројења, односно уклопног стања одређених расклопних апарата у СПЕВ-у јесте радник управљача, који има право да наређује и одобрава такве промјене, а у одређеним оквирима и да их сам извршава.

(2) На електрифицираним пругама, на којима постоји систем ЦДУ-а, функцију налогодавца обавља електроенергетски диспечер који има искључиво право да наређује, одобрава, а у оквиру техничких могућности, и извршава промјене укупног стања које мијењају погонско стање КМ-а колосијека отворене пруге и главних пролазних колосијека, тј. које имају утицај на уредно и безбједно одвијање саобраћаја ЕВ-а.

(3) Електроенергетски диспечер може предузимати мјере из става 2. овог члана само уз претходно прибављену сагласност надлежног саобраћајног диспечера, односно ТК-диспечера.

(4) Изузетак од одредбе из става 3. овог члана представљају случајеви када је захтјев за промјену погонског стања постављен због непосредне опасности по људске животе или безбједност саобраћаја, односно постројења, као и случајеви када то неодложно затражи диспечер електропривреде.

(5) Електроенергетски диспечер обавља свој посао увијек у оквиру ЦДУ-а, без обзира на то да ли је управљање непосредно или посредно.

(6) На електрифицираним пругама без система ЦДУ-а примјењује се систем подручног даљинског управљања, а функцију налогодавца, у смислу става 2. овог члана за подручје за које је у погледу управљања надлежна једна ЕВП обавља руковалац ЕВП-ом, који има искључиво право да наређује и одобрава, а у оквиру техничких могућности и извршава промјене уклопног стања које мијењају погонско стање КМ-а колосијека отворене пруге и главних пролазних колосијека, тј. које имају утицај на уредно одвијање саобраћаја електровучом.

(7) Код централизованог или подручног даљинског управљања, које се обавља посредним путем, функцију налогодавца обавља електроенергетски диспечер или руковалац ЕВП-ом, док извршне поступке обављају извршиоци.

(8) У службеним мјестима на прузи функцију налогодавца за промјену уклопног стања, када таква промјена нема утицаја на погонско стање КМ-а колосијека отворене пруге или главних пролазних колосијека тих мјеста, обавља отправник возова, односно на ТК-пругама овлашћени станични радник, који је дужан да о предстојећој манипулацији обавијести електроенергетског диспечера у ЦДУ-у, односно руковоца у надлежној ЕВП, а на ТК-пругама и ТК-диспечера, и ово обавјештавање се не врши када се мијења погонско стање КМ-а манипулативних колосијека.

(9) За службена мјеста на ТК-пругама гдје нема овлашћеног станичног радника налогодавац је ТК-диспечер.

(10) У депоима функцију налогодавца за промјену погонског стања КМ депоа обавља радник овлашћен за то Пословним редом службеног мјеста или другим актом службе која располаже или користи такве колосијеке.

#### Тражилац

##### Члан 11.

(1) Тражилац промјене погонског стања у СПЕВ-у је радник управљача који има право да захтијева такве промјене, а у одређеним ситуацијама, по примљеном одобрењу, да их сам и извршава.

(2) Промјена из става 1. овог члана може се тражити:

- 1) на основу унапријед утврђеног плана,
- 2) због насталих кварова или оштећења појединих постројења или електровучних возила,
- 3) због неправилности уочених на возним средствима,
- 4) због утовара, истовара или другог манипулисања товарима на отвореним теретним колима,
- 5) када наступи опасност која може да угрози безбједност људских живота, саобраћаја или постројења,
- 6) у случају пожара код воза и потребе његовог гашења.

#### Тражилац код искључења

##### Члан 12.

Код искључења напона, у зависности од разлога за тражење промјене погонског стања и од тога које постројење је у питању, те која се група поступака примјењује, функцију тражиоца могу обављати следећи радници:

1) ако је промјена потребна на основу унапријед утврђеног плана, тражилац може за случајеве А, Б и Ц из члана 9. овог правилника да буде за било које постројење пословођа или овлашћени радник за одржавање ЕВП-а или КМ-а,

2) ако је промјена потребна због насталих кварова или оштећења у електровучној подстанци или постројењу за секционисање, а уређаји релејне заштите нису дјеловали, тражилац може за случајеве А, Б и Ц из члана 9. овог правилника да буде пословођа или овлашћени радник за одржавање ЕВП-а,

3) ако је промјена потребна због насталих кварова или оштећења на КМ-у отворене пруге, на електровучном возилу на отвореној прузи, или је на возним средствима уочена неправилност и воз стао на отвореној прузи, а уређаји релејне заштите нису дјеловали, тражилац може за случајеве А, Б и Ц из члана 9. овог правилника да буде пословођа или овлашћени радник за одржавање КМ-а, машиновођа електровучног возила и остали радници управљача и оператера који примијете такав квар, оштећење или неправилност,

4) ако је промјена потребна због насталих кварова или оштећења на КМ-у службеног мјеста или на електровучном возилу у службеном мјесту или је на возним средствима уочена неправилност и воз стао у службеном мјесту, а уређаји релејне заштите нису дјеловали, у вези са чланом 9. овог правилника, мјеродавни тражиоци су, како слиједи:

1. ако је у питању КМ главних пролазних колосијека, за случајеве А (НЦ и НП), Б и Ц, тражиоци могу да буду:

- пословођа или овлашћени радник за одржавање КМ-а,
- отправник возова,
- овлашћени станични радник,
- ТК-диспечер,

2. ако су у питању одсјеци КМ осталих колосијека у службеном мјесту за случајеве А (НЛ), Б и Ц, тражиоци могу да буду:

- пословођа или овлашћени радник за одржавање КМ-а,
- машиновођа електровучног возила,
- станични радник овлашћен за то Пословним редом службеног мјеста,
- радник ТК-службе и
- радник колског електричног освјетљења и гријања,

5) ако је промјена потребна због радова на утовару, истовару, претовару или другом манипулисању товарима на отвореним теретним колима, а у питању су одсјеци КМ-а манипулативних или других споредних колосијека у службеном мјесту, за случајеве А (НЛ), Б и Ц из члана 9. овог правилника, тражилац може да буде станични радник овлашћен за то Пословним редом службеног мјеста,

6) функцију тражиоца код промјене погонског стања потребне у КМ депоа могу да обављају пословођа или овлашћени радник за одржавање КМ-а и радник овлашћен за то Пословним редом службеног мјеста или другим актом у смислу члана 10. став 10. овог правилника,

7) ако је промјена потребна због настале опасности која може да угрози безбједност људских живота, саобраћаја или постројења, тражилац за случајеве А, Б и Ц члана 9. овог правилника може да буде било који радник управљача или оператера који је уочио или сазнао за такву опасност и који при томе користи сва расположива средства везе, упућујући захтјев што краћим и бржим путем до електроенергетског диспечера, руковоаца ЕВП-ом или отправника возова,

8) када је напон у постројењу већ искључен дјеловањем релејне заштите или на захтјев било којег радника управљача или оператера, а на мјесто квара или оштећења дођу радници дионице за одржавање ЕВП-а или КМ-а, пословођа или овлашћени радник за одржавање ЕВП-а или КМ-а мора да понови поступак тражења искључења напона, а радовима се смије приступити тек када тражилац прими обавјештење да је захтјев извршен.

#### Тражилац код укључења

##### Члан 13.

(1) Приликом укључења напона, у зависности од разлога због којег је прије тога у постројењу напон био искључен, функцију тражиоца могу да обављају следећи радници:

1) у свим случајевима, осим изузетака набројаних у т. од 2) до 6) овог става, после свих радова на редовном одржавању и после отклањања последица дјеловања релејне заштите, квара или оштећења на електроенергетским постројењима и КМ-у, тражилац може да буде искључиво пословођа или овлашћени радник за одржавање ЕВП-а или КМ-а,

2) у случају када је квар који је настао на електровучном возилу поуздано отклоњен без присуства радника за одржавање КМ-а, тражилац, изузетно, може да буде машиновођа електровучног возила који је претходно тражио искључење напона,

3) ако је неправилност која је уочена на возним средствима у службеном мјесту поуздано отклоњена, а нису били присутни радници за одржавање КМ-а, и ако су прописно уклоњене мотке за уземљење којима је мјесто отклањања неправилности било штићено, тражилац, изузетно, може да буде отправник возова или овлашћени станични радник,

4) ако је промјена погонског стања КМ-а тражена због манипулисања товарима на отвореним теретним колима и то манипулисање је завршено и ако су прописно уклоњене мотке за уземљење којима је мјесто манипулисања било штићено, тражилац за случајеве А (НЛ), Б и Ц из члана 9. овог правилника може да буде станични радник овлашћен за то Пословним редом службеног мјеста,

5) када је опасност због које је тражено искључење напона угрожавала само безбједност саобраћаја, па је поуздано утврђено да је та опасност престала и да су испуњене све мјере безбједности прије искључења напона, тражилац може да буде отправник возова, саобраћајни диспечер или ТК-диспечер,

6) код укључења напона у КМ депоа примјењује се члана 12. тачка 6) овог правилника.

(2) Код управљања, односно потребе за одређеним манипулацијама постоји могућност да се за извршење неке манипулације електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом, одлучи сам на основу настале или уочене потребе и у том случају не постоји тражилац манипулације, па нема захтјева тражиоца, ни поступка обавјештавања тражиоца.

(3) У сваком ЦДУ-у, односно у сваком стално посједнутом ЕВП-у, налази се стално ажуриран списак свих радника управљача који обављају послове пословође или овлашћеног радника за одржавање ЕВП-а и КМ-а, а израђује га служба управљача одговорна за одржавање СПЕВ-а.

(4) Захтјеве за промјену погонског стања постројења за један случај (I фазу и II фазу уклопног стања) и једно постројење поставља, по правилу, исти радник, док радник који захтијева стављање постројења у редовно погонско стање, изузетно, не мора да буде исти радник ако је у међувремену извршена смјена, а радник који завршава свој рад дужан је у том случају да претходно фонограмом обавјести електроенергетског диспечера или руковоаца ЕВП-ом о раднику који ће га замијенити.

#### Извршилац

##### Члан 14.

(1) Извршилац промјене погонског стања у СПЕВ-у је радник управљач који је овлашћен за руковање расклопним апаратима путем уређаја ДУ или ручним управљањем са мјеста расклопног апарата на основу примљеног наређења или одобрења или на основу сопствене одлуке када он обавља и функцију налогодавца за промјену погонског стања.

(2) У смислу дефиниције извршиоца, ову функцију за све расклопне апарате који су у систему непосредног даљинског управљања обављају електроенергетски диспечер (НЦ), руковалац ЕВП-ом (НП) и отправник возова, односно овлашћени станични радник на ТК-пругама (НЛ).

(3) Извршиоци за расклопне апарате који су укључени у систем посредног централизованог или подручног даљинског управљања, али којима се управља ручно са мјеста расклопног апарата (РУ), могу да буду руковоаци трајно и привремено посједнутог ЕВП-а, отправници возова, односно овлашћени станични радници на ТК-пругама, и други станични радници овлашћени за руковање растављачима у КМ-у.

(4) Пословођа или овлашћени радник за одржавање КМ-а може да буде извршилац код свих расклопних апарата гдје је примјенен начин ручног управљања са мјеста расклопног апарата (РУ) ако истовремено обавља и функцију тражиоца и ако за то добије одговарајуће одобрење, односно наређење налогодавца.

(5) Функцију извршиоца код промјене погонског стања у КМ депоа обавља радник овлашћен за то Пословним редом службеног мјеста или другим актом ако је добио одговарајуће наређење или одобрење налогодавца утврђеног истим пословним редом или другим актом на начин одређен у члану 10. став 10. овог правилника.

(6) Сви радници, осим електроенергетског диспечера, који треба да рукују расклопним апаратима у ЕВП-у или КМ-у морају за руковање да буду овлашћени у складу са чланом 3. став 1. овог правилника.

#### Фонограми

##### Члан 15.

(1) Сви захтјеви, одобрења, наређења, саопштења и обавјештења у вези са СПЕВ-ом обавезно су обострано забиљежени у Е-дневник (образац С-43), а код возног особља у одговарајући ручни биљежник (образац: С-68 или С-70), без обзира на то да ли су пренесени у непосредном контакту или помоћу неког од средстава за споразумијевање на даљину и без обзира на то да ли су код коришћења поменутих средстава за споразумијевање аутоматски снимљени на регистрофону.

(2) Изузетак од става 1. овог члана су:

- 1) возно особље на оним електрифицираним пругама које се редовно не снабдијевају ручним биљежницима и
- 2) радници који рукују растављачима у непосредним службеним мјестима.

(3) Евидентирање руковања растављачима обавља се у Е-дневницима ЦДУ-а, ЕВП-а, посједног службеног мјеста и пословође или овлашћеног радника за одржавање КМ-а.

#### Коришћење система радиодиспечерске везе

##### Члан 16.

(1) На пругама на којима се примјењује систем радиодиспечерских веза тај систем треба користити за међусобно споразумијевање електроенергетског диспечера, односно руковаоца ЕВП-ом, с једне стране, и машиновође било којег вучног возила, с друге стране, у оним случајевима када је због настале сметње на КМ-у или у електровучном возилу неопходна размјена обавјештења, захтјева или наређења између њих.

(2) Саобраћајни диспечери, ТК-диспечери, отправници возова и овлашћени станични радници на ТК-пругама дужни су да својим посредовањем допринесе успостављању везе из става 1. овог члана помоћу система радиодиспечерских веза.

(3) Одредбе овог члана односе се и на пружна возила за одржавање КМ-а која су опремљена средствима система радиодиспечерских веза, а тај систем треба да се користи и за међусобно споразумијевање електроенергетског диспечера, односно руковаоца ЕВП-ом са пословођом или овлашћеним радником за одржавање КМ-а на пружном возилу.

#### Телекомуникационе везе

##### Члан 17.

На електрифицираним пругама су за управљање, експлоатацију и одржавање СПЕВ-а потребне сљедеће телекомуникационе везе:

1) на пругама са централизованим системом даљинског управљања СПЕВ-ом:

1. у ЦДУ-у, за потребе електроенергетског диспечера:

- диспечерски телефонски систем, у који су укључена сва службена мјеста на прузи, све ЕВП и ПС на дијелу пруге чијим постројењима управља ЦДУ, као и са свим стручним службама, организационим и извршним јединицама за одржавање СПЕВ-а,

- прикључак на Е-вод, у који су укључена сва службена мјеста на прузи, сви пружни телефони и извршне јединице за одржавање КМ-а на одређеном подручју,

- прикључак на саобраћајни вод, у који су укључени саобраћајни диспечери, односно ТК-диспечер, сва службена мјеста на прузи и сви пружни телефони,

- прикључак на диспечерски телефонски систем ТК-диспечера, односно саобраћајног диспечера, ако такав систем постоји,

- прикључак на диспечерску централу надлежног диспечерског центра електропривреде, који мора имати и свој прикључак жељезничке аутоматске телефоније (у даљем тексту: ЖАТ),

- најмање два ЖАТ-прикључка,

- најмање један ПТТ-прикључак и

- директне везе са сусједним ЦДУ-ом,

2. у ЕВП-у, за случајеве када оне треба да буду посједнуте:

- прикључак на диспечерски телефонски систем надлежног ЦДУ-а,

- један ЖАТ-прикључак и

- један ПТТ-прикључак,

3. у ПС-у:

- прикључак на диспечерски телефонски систем надлежног ЦДУ-а,

4. у организационим и извршним јединицама за одржавање стабилних постројења електричне вуче:

- прикључак на диспечерски телефонски систем надлежног ЦДУ-а,

- најмање један ЖАТ-прикључак и

- у стручним службама, организационим и извршним јединицама за одржавање КМ-а у којима није уведен рад по турнусу и које се налазе ван сједишта ЦДУ-а један ПТТ-прикључак,

2) на пругама без централизованог система даљинског управљања СПЕВ-ом:

1. у стално посједнутом ЕВП-у:

- прикључак на Е-вод, у који су укључена сва службена мјеста на прузи, сви пружни телефони и стручним службама, организационим и извршним јединицама за одржавање КМ-а на одређеном подручју,

- прикључак на саобраћајни вод, у који су укључени саобраћајни диспечери, односно ТК-диспечер, сва службена мјеста на прузи и сви пружни телефони,
  - прикључак на вод за ванредне догађаје, који повезује ЕВП, сва службена мјеста на прузи и све пружне телефоне са одређеном ЖАТ-централом,
  - најмање један ЖАТ-прикључак,
  - директне везе са сусједним ЕВП-ом и
  - један ПТТ-прикључак,
2. у организационим и извршним јединицама за одржавање КМ-а:
- прикључак на Е-вод,
  - најмање један ЖАТ-прикључак и
  - један ПТТ-прикључак,
3. у организационим и извршним јединицама за одржавање ЕВП-а:
- један ЖАТ-прикључак и
  - један ПТТ-прикључак.

#### Члан 18.

Поступци при промјени погонског стања постројења обављају се у складу са Упутством за обављање послова на пругама електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50 Hz (Упутство 228).

3. Радни документи за обављање послова на електрифицираним пругама

#### Радни документи

#### Члан 19.

(1) Приликом обављања послова на електрифицираним пругама обавезни су сљедећи радни документи:

- 1) погонска документација,
- 2) погонска евиденција и
- 3) статистичка евиденција.

(2) Погонску документацију сачињавају сви подаци који проистичу из техничке документације, а неопходни су за обављање редовних послова и правилно и ефикасно управљање, односно коришћење СПЕВ-а, и садрже одговарајуће шеме, односно табеларне прегледе.

(3) За управљање, експлоатацију и одржавање СПЕВ-а у оквиру погонске документације употребљавају се јединствени обрасци.

(4) Погонску евиденцију сачињавају обрасци и прегледи који омогућавају организовање безбједног одвијања саобраћаја и осталих пратећих послова у условима коришћења електровуче.

(5) Статистичку евиденцију сачињавају обрасци који су потребни за прикупљање података, њихово разврставање, доставу и анализе неопходне за обезбјеђење што потпуније погонске безбједности СПЕВ-а.

(6) Ближе одредбе о вођењу радних докумената уређује Упутство за обављање послова на пругама електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50 Hz (Упутство 228).

#### 4. Погон СПЕВ-а

#### Погонска безбједност

#### Члан 20.

(1) Служба којој су СПЕВ-у повјерена на одржавање и њене стручне службе, организационе и извршне јединице одговорне су за обезбјеђење погонске сигурности постројења путем правилног и рационалног коришћења, као и предузимањем свих потребних мјера с циљем спречавања појава нередовног стања, с циљем отклањања посљедица кварова и оштећења постројења, уз праћење понашања постројења и вођење потребне документације и евиденције, и старају се да постројења буду стално у свом редовном погонском стању, односно да се потребна нередовна погонска стања сведу на најмању мјеру по структури, бројности и времену трајања.

(2) На подручју једног ЦДУ-а, на пругама са централизованим системом даљинског управљања СПЕВ-а, надлежни електроенергетски диспечер има право да издаје наређења, задатке и упутства екипама и радницима без обзира на то којој организационој и извршној јединици за одржавање СПЕВ-а они припадају.

(3) Када било која екипа за одржавање СПЕВ-а ради на одржавању СПЕВ-а, за чије је одржавање одговорна сусједна организационој и извршној јединици, у смислу пружања помоћи, па пређе границу управљања наредног ЦДУ-а, дужна је да поштује наређења, задатке и упутства која ће јој издавати електроенергетски диспечер наредног ЦДУ-а.

(4) У станицама спајања два система електровуче, код обављања послова одржавања, једна екипа не смије истовремено да ради на КМ-у оба система, при чему на КМ-у сваког система електровуче могу да раде само они радници који су школовани и испитани за рад на СПЕВ тог система.

#### Одржавање

#### Члан 21.

(1) Служба одговорна за одржавање СПЕВ-а мора бити опремљена одговарајућим пружним и друмским возилима, помоћним средствима, уређајима, агрегатима, алатима и потребним резервним дијеловима.

(2) Служба одговорна за одржавање СПЕВ-а дужна је да обезбједи техничку исправност, погонску сигурност и попуњеност средствима и дијеловима набројаним у ставу 1. овог члана.

(3) За обављање контролних мјерења на КМ користи се мјерно-испитна опрема у саставу кола за испитивање КМ-а.

(4) Саобраћај, коришћење и одржавање кола за испитивање КМ-а и њихове мјерно-испитне опреме дефинисани су у Упутству за мјерење и испитивање КМ-а (Упутство 264).

(5) За обављање осталих мјерења на КМ-у, као и за обављање контролних мјерења уређаја у ЕВП-у и ПС-у, служба одговорна за одржавање СПЕВ-а располаже потребном мјерно-испитном опремом.



(6) Пружна моторна возила која се користе за одржавање СПЕВ-а морају бити типски усвојена возила са типским дозволама.

(7) Начелне одредбе о одржавању пружних моторних возила прописане су Правилником о одржавању жељезничких возила.

(8) Мјере одржавања СПЕВ-а прописане су Правилником 213.

5. Рад електроенергетског диспечера и руковоаца ЕВП-ом

#### Начин рада

##### Члан 22.

(1) Рад електроенергетског диспечера у ЦДУ-у (НЦ и ПЦ) и руковоаца у стално посједнутим ЕВП-у (НП и ПП) организује се тако да они непрекидно дејствују како би се обезбиједио поуздан, трајан, ефикасан и економичан погон СПЕВ-а.

(2) Рад из става 1. овог члана обавља се у смјенама, које се због примопредаје дужности обавезно временски преклапају.

(3) У оквиру једног ЦДУ-а, у једној смјени, раде најмање два електроенергетска диспечера, а Пословним редом ЦДУ-а утврђена је њихова међусобна надлежност у смјени.

(4) У оквиру једне ЕВП, на пругама чија постројења нису централизовано даљински управљана, у једној смјени може да ради и само један руковалац ЕВП-ом.

#### Радови у постројењима

##### Члан 23.

(1) Електроенергетски диспечер, односно руковалац посједнутог ЕВП-а обавља функцију налогодавца за промјену погонског стања у СПЕВ-у, на начин прописан у члану 10. овог правилника.

(2) Приликом уласка у ЕВП-у и ПС-у ради било каквих послова на одржавању или контроли постројења одговорност за безбједност постројења и људи преузима на себе пословођа или овлашћени радник за одржавање ЕВП-а, који је дужан да се одмах по уласку у просторије јави електроенергетском диспечеру, односно руковоацу ЕВП-ом, што је дужан да учини и приликом напуштања постројења.

(3) Ако радови на одржавању захтијевају да се постројење за вријеме рада мора искључити из система централизованог или подручног непосредног даљинског управљања, пословођа или овлашћени радник за одржавање ЕВП-а одговоран је за извршење свих манипулација које ће му наредити или одобрити електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом.

(4) У стално посједнутом ЕВП-у, руковалац ЕВП-ом је одговоран и овлашћен за наређивање и одобравање манипулација које у пословима одржавања треба да обаве радници за одржавање ЕВП-а и у том смислу обавеза је пословође или овлашћеног радника за одржавање ЕВП-а да у свему извршава наређења или одобрења руковоаца ЕВП-ом.

#### Сарадња са диспечером електропривреде, саобраћајним диспечером и ТК-диспечером

##### Члан 24.

(1) Електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом дужан је да обезбиједи одговарајући квалитет електричне енергије сагласно одредбама ВАС EN 50160 и редовно погонско стање у свим постројењима за чије управљање је надлежан, те да нередовна погонска стања сведе на најмању мјеру по распрострањености и времену трајања и у том смислу, а на основу одговарајућих мјерења и сигнализације, овлашћен је да код диспечера електропривреде предузима потребне мјере.

(2) Ако се под његовом надлежношћу налазе постројења и расклопни апарати који су непосредно укључени у електропривредну мрежу, електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом је дужан да извршава одговарајуће манипулације тим апаратима по захтјеву диспечера електропривреде и у случају да такве манипулације имају утицаја на редовно погонско стање КМ-а електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом обавезан је да претходно прибави сагласност надлежног саобраћајног диспечера или ТК-диспечера.

(3) У случајевима када наведене манипулације неће утицати на редовно погонско стање КМ-а, али ће због тога бити потребно да се преусмјери напајање КМ-а, тражене манипулације могу се извршити без претходног прибављања сагласности саобраћајног диспечера или ТК-диспечера, али се он о томе обавјештава када се изврше такве манипулације.

(4) У случају да диспечер електропривреде затражи хитно искључење напона због опасности по људске животе или безбједности рада електропривредних постројења, електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом дужан је да такав захтјев одмах изврши, а наслије тога да приступи преусмјеравању напајања КМ-а.

#### Обавезе и коришћење средстава везе

##### Члан 25.

(1) Електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом мора да прикупља обавјештења о свакој неправилности која се јавља у оквиру СПЕВ-а и у свим случајевима, када он то оцијени неопходним, овлашћен је за издавање наређења радницима за одржавање СПЕВ-а да се одмах упуте на мјесто неправилности с циљем извијања, утврђивања и отклањања неправилности, посједања постројења или предузимања потребних мјера обезбјеђења.

(2) Електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом предузима сам и наређује радницима свих служби које непосредно учествују у вршењу саобраћаја све потребне мјере и поступке ради што бржег и прецизнијег утврђивања карактера и локације настале неправилности.

(3) На пругама гдје је примијењен систем радиодиспечерских веза електроенергетском диспечеру, односно руковоацу ЕВП-ом мора се омогућити коришћење тог система, у случајевима када је неопходно, споразумијевање са машиновођом електропривредног возила или са радницима за одржавање КМ-а, ако је пружно возило за одржавање КМ-а опремљено средствима тог система.

(4) Дужности електроенергетског диспечера, односно руковоаца ЕВП-ом обухватају, приликом извођења радова на СПЕВ-у или у њиховој непосредној близини, и све послове координације између радника службе СПЕВ-а, с једне стране, и осталих служби управљача, као и других заинтересованих правних лица, које не припадају управљачу, с друге стране.

(5) Код сваког ванредног догађаја, када се оцијени да би регистрофонски запис у ЦДУ-у, односно ЕВП-у могао да доприне утврђивању материјалне истине, обавеза је службе у чијем саставу ради ЦДУ, односно ЕВП да обезбиједи чување траке све док се она не преслуша и препише о обиму који се односи на ванредни догађај.

(6) Вјеродостојност преписа записа са регистрофонске траке овјерава посебна комисија, чији је члан шеф или помоћник шефа станице у којој је сједиште ЦДУ-а, односно ЕВП-а.

(7) Препис регистрофонског записа остаје трајни документ у ЦДУ-у, односно надлежној служби СПЕВ-а све док се не искористи за потребе због којих је преписан.

## 6. Обављање саобраћајних послова и послова вуче

Врста вуче  
Члан 26.

- (1) На електрифицираним пругама електрична вуча је основна врста вуче.
- (2) Дизел-вучна возила користе се у сљедећим случајевима:
  - 1) за вучу директних возова чији превозни пут обухвата и неелектрифициране пруге,
  - 2) за вучу возова за које по реду вожње није предвиђено коришћење електричне вуче,
  - 3) за вучу возова за превоз нарочитих пошилијака, када напон у КМ-у мора бити искључен,
  - 4) за вучу возова у случајевима када КМ из било којег разлога не може да буде под напоном,
  - 5) за вучу маневарских састава и радних возова.
- (3) Код воза који редовно саобраћа са електричном вучом локомотива друге врсте вуче може се употријебити у сљедећим случајевима:
  - 1) када воз треба увући или угурати у станицу због квара на електровучном возилу или нестанка напона у КМ-у,
  - 2) када воз треба изгурати или извући из станице због нестанка напона у секцији КМ-а станице,
  - 3) када се врши потискивање воза до одређене тачке на отвореној прузи са неприкваченом потискивалицом, а не располаже се електровучним возилом за ту сврху.
- (4) Приликом манипулација из става 3. овог члана обавезно се поштују и одговарајуће одредбе Упутства о техничким нормативима и подацима за израду и извршење реда вожње (Упутство 52) и Упутства о кочењу возова (Упутство 233).

Врсте електровучних возила  
Члан 27.

- (1) Електровучно возило, у смислу одредаба овог правилника, представљају:
  - 1) електрична локомотива,
  - 2) електромоторни воз.
- (2) Електромоторни воз представљају:
  - 1) аутономна моторна кола,
  - 2) гарнитура од два или више дијелова која у свом саставу има једну или двије вучне јединице и
  - 3) двије или највише три спрегнуте гарнитуре.

Пантографи  
Члан 28.

- (1) Електрична локомотива и свака вучна јединица електромоторног воза дужна је да има при изласку из матичног депоа исправне пантографе, а при изласку из обртног депоа, на путу за матични депо, електровучна возила дужна су да имају исправан најмање један пантограф.
- (2) Свака електрична локомотива и свака вучна јединица електромоторног воза у редовним условима дужна је да има само по један подигнути пантограф.
- (3) Два пантографа електрична локомотива може, изузетно, да користи код појаве иња или леда на контактним проводницима, код полазака тешких возова или код полазака на успонима и ово се односи на сваку локомотиву ако састав воза обухвата више од једне локомотиве и на електромоторни воз када у свом саставу има само једну вучну јединицу.
- (4) Мјеста у КМ-у код којих је електровучним возилима дозвољена вожња само са једним подигнутим пантографом свака електрична локомотива обавезна је да прође само са једним подигнутим пантографом.
- (5) Електромоторни воз пролази испод таквог мјеста са укупно једним подигнутим пантографом, а ако му техничке могућности то не дозвољавају, он је дужан да такво мјесто прође са свим пантографима у спуштеном положају.
- (6) Код локомотивског воза који има више електричних локомотива могу укупно да буду подигнута највише два пантографа.

Вучна возила у возу  
Члан 29.

- (1) На челу воза могу се употријебити највише двије електричне локомотиве.
- (2) За потискивање воза може се употријебити само једна електрична локомотива.
- (3) На чело воза са електричном локомотивом не смије се уврстити дизел-локомотива, а изузетак од ове одредбе представља случај пружања помоћи на отвореној прузи, и то за увлачење воза у прво погодно службено мјесто на прузи.

Превоз нарочитих пошилијака  
Члан 30.

Пошилијке које прекорачују товарни профил превозе се на електрифицираним пругама према одредбама за превоз нарочитих пошилијака на начин прописан Правилником 2.

Прегледи возила, неисправности у возу  
Члан 31.

- (1) Прије отпреме воза из станице на електрифицираним пругама, као и прије отпреме са неелектрифицираних према електрифицираним пругама, обавезан је сљедећи преглед возила и товара:
  - 1) лимених кровова кола са циљем да се током кретања кола лим са крова не подигне и дође у додир са КМ-ом,
  - 2) притегнутост прекривача товара на отвореним теретним колима,
  - 3) положаја товара на отвореним теретним колима,
  - 4) положаја нарочитих пошилијака и исправности заштитне опреме (штитна кола, прекривачи, везе уземљења и изједначења потенцијала),

5) кровне опреме на путничким, теретним и специјалним колима, поклопаца за лед, поклопаца на врху цистерни и слична опрема,

6) сњежних наслага на путничким и затвореним теретним колима чија би дебљина могла да прекорачи или је прекорачила товарни профил,

7) затвореност и осигурања против отварања бочних врата на теретним колима.

(2) У станицама одакле се возови отпрамају послове из става 1. овог члана обављају радници одговорни за послове прегледа железничких возила и товара.

(3) Током кретања воза станично и возно особље је дужно да врши осматрање у смислу става 1. овог члана.

(4) Радници одговорни за прегледе, односно задужени за осматрање кола у возу наведени у ст. 1, 2. и 3. овог члана дужни су, чим се пружи прилика за контакт, о својим налазима да обавијесте отправника возова своје станице, одговорног станичног радника на ТК-пругама, односно ТК-диспечера.

(5) Возило код којег је утврђена неправилност на начин описан у члану 31. став 1. овог правилника не смије се укључити у саобраћај све док се не отклони недостатак констатован на возилу, односно товару.

(6) Ако се неправилности уоче на возилима код воза у покрету, а оцијени се да би непосредно могло доћи до угрожавања безбједности саобраћаја или постројења, примјењују се све расположиве мјере за заустављање воза.

(7) Зависно од врсте неправилности, мјеста гдје се такво возило налази, као и од стања КМ-а на таквом мјесту, отправник возова у договору са саобраћајним диспечером, односно одговорни станични радник у договору са ТК-диспечером одлучује о томе на који начин и којим средствима ће се неправилност отклонити.

(8) За сваку поправку товара на отвореним теретним колима, одигнутог лименог крова на теретним колима, рад на крову електровучног возила и гашење пожара, када би радник својим тијелом, средством или алатом којим се служи, односно млаз ватрогасног средства могао да уђе у зону опасности, неопходно је обезбјеђење мјеста рада од електричне струје у КМ-у и ово обезбјеђивање на отвореној прузи могу да врше овлашћени радници за одржавање КМ-а.

(9) Одлуку о потреби да код послова наведених у ставу 8. овог члана сарађују и радници за одржавање КМ-а доноси електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом, у договору са отправником возова или одговорним станичним радником, односно саобраћајним диспечером или ТК-диспечером.

#### Усклађивање услова за саобраћај

##### Члан 32.

(1) На пругама са централизованим даљинским управљањем СПЕВ-ом, саобраћајни диспечер, ТК-диспечер и отправник возова дужни су да за утврђивање услова за саобраћај возова буду у вези са електроенергетским диспечером, а ради усклађивања услова напајања КМ-а електричном енергијом са саобраћајним условима обавезно је њихово међусобно договарање и усаглашавање поступака и одлука.

(2) На пругама са подручним даљинским управљањем СПЕВ-ом везе наведене у ставу 1. овог члана остварују се са руковацем оне ЕВП која је, у смислу управљања, надлежна на дијелу пруге на којем је потребно усаглашавање услова.

#### Руковање расклопним апаратима у КМ-у

##### Члан 33.

(1) Расклопним апаратима којима се не управља помоћу уређаја за ДУ, осим радника наведених у члану 14. став 4. овог правилника, може да манипулише само онај радник који је Пословним редом службеног мјеста овлашћен за обављање тих послова, а под оваквим расклопним апаратима подразумијевају се и они расклопни апарати којима се управља локално, даљински, унутар службеног мјеста или ручно са мјеста управљања, када руковање њима подлијеже претходном одобрењу или наређењу надлежног електроенергетског диспечера, односно руковоца ЕВП-ом.

(2) Поступак за укључење напона у возни вод манипулативног колосијека смије се почети тек када су спроведене све прописане мјере безбједности за заштиту лица која раде на манипулацији робом на таквом колосијеку и када пантографи електровучних возила нису у додиру са тим возним водом.

(3) Поступак за искључење, односно укључење напона у било којем одсјеку КМ-а или у читавој секцији КМ-а станице, када ће се манипулација вршити помоћу растављача у КМ-у, смије се почети тек када су претходно спуштени пантографи свих електровучних возила која се налазе на таквим колосијецима, односно када на њима нема електровучних возила, док се у станицама гдје су на КМ-у прикључени било какви споредни потрошачи претходно искључује и њихово напајање.

(4) Свака манипулација овим расклопним апаратима врши се на начин прописан чл. 9, 10, 14. и 15. овог правилника.

(5) Начин руковања прописан ст. 1, 2, 3. и 4. овог члана примјењује се и у службеним мјестима на ТК-пругама која редовно нису посједнута радницима овлашћеним за руковање растављачима, као и у трајно или повремено непосједнутим службеним мјестима на свим електрифицираним пругама, а растављачима у тим мјестима може да рукује радник који је за то овлашћен и који припада особљу надзорне, односно одређене посједнуте станице или возном особљу.

(6) Пословним редом депоа прописани су поступци за манипулацију расклопним апаратима у оквиру КМ у депоу, дужности, права, надлежности и мјере безбједности и примјена сигнала за електричну вучу, у складу са одредбама овог правилника и прописа који проистичу из његових одредаба.

(7) Кључеви растављача у сваком службеном мјесту, односно депоу електровучних возила чувају се у два примјерка, а уникати кључева чувају се у посебном зидном ормарићу или на плочи са шемом напајања и секционисања КМ-а у канцеларији отправника возова, односно надзорника у депоу, а дубликати у запечаћеним ковертама или у каси.

(8) Детаљније одредбе о чувању и коришћењу дубликата кључева расклопних апарата одређују се Пословним редом службеног мјеста, а одредбе о чувању и коришћењу кључева у депоу електровучних возила Пословним редом депоа.

(9) Кључеви саобраћајних просторија непосједнутих службених мјеста на ТК-пругама обавезно су доступни пословођи или овлашћеном раднику за одржавање КМ-а када треба да се обави, у таквом службеном мјесту, манипулација расклопним апаратима у КМ-у, а чување и начин поступка са тим кључевима утврђује управљач.

#### Појава пожара

##### Члан 34.

(1) Код појаве пожара на колима или вучном возилу треба, најхитније, предузети све потребне мјере за гашење, односно локализовање пожара, а при том водити рачуна о безбједности људи, заштити товара, возила, околних постројења и објеката, поштујући све мјере безбједности од електричне струје.

(2) Детаљније одредбе о поступцима код појава пожара одређене су Упутством за обављање послова на пругама електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50 Hz (Упутство 228).

#### Дужности машиновође код појаве неправилности

##### Члан 35.

Машиновођа је дужан да, водећи рачуна о безбједности кретања свог воза, односно возила, обраћа пажњу на стање пантографа свог електровучног возила и других електровучних возила која пролазе, на стање КМ-а свог и евентуално сусједних колосијека, на стање свог воза и возова који пролазе, на начин прописан чланом 31. ст. 1, 2. и 3. и чланом 34. овог правилника и да о уоченим неправилностима на најпогоднији начин упуту обавјештење до најближег отправника возова, саобраћајног диспечера или ТК-диспечера, а о хитности мјера које треба предузети одлучи у зависности од природе уочене неправилности.

#### Дужности електроенергетског диспечера и руковаоца ЕВП-ом код појаве неправилности

##### Члан 36.

(1) Сваки жељезнички радник који примијети неправилност, квар или оштећење на КМ-у дужан је да о томе обавјести електроенергетског диспечера, односно руковаоца ЕВП-ом или најближег отправника возова, саобраћајног диспечера или ТК-диспечера, како би обавјештење, што прецизније, било пренесено до електроенергетског диспечера, односно руковаоца ЕВП-ом.

(2) На пругама на којима се користи систем радиодиспечерских веза машиновођа треба да користи тај систем за пренос обавјештења о уоченој неправилности, док су остали корисници тог система дужни да помогну како би обавјештење стигло што је брже могуће до електроенергетског диспечера, односно до руковаоца ЕВП-ом.

(3) Ако се на основу обавјештења не може установити о каквој се неправилности ради, електроенергетски диспечер, руковалац ЕВП-ом, односно отправник возова предузима све потребне мјере безбједности, укључујући и прекид саобраћаја, све док се не утврди стварно стање КМ-а и одреде услови за даље одвијање саобраћаја.

#### Појава неправилности на отвореној прузи

##### Члан 37.

(1) Када неправилност настане на секцији КМ-а отворене пруге и такве је природе да се даљи саобраћај може одвијати са одређеним ограничењима, предузимају се мјере за увођење потребних ограничења, постављањем одговарајућих преносних сигнала за електричну вучу.

(2) Електроенергетски диспечер, односно руковалац ЕВП-ом и пословођа или овлашћени радник за одржавање КМ-а одлучују које ће се мјере предузети и о томе обавјештавају саобраћајног диспечера, односно ТК-диспечера.

#### Појава неправилности у станицама

##### Члан 38.

(1) Ако неправилност настане у секцији КМ-а станице и ако је потребно искључити напон, воз може са залетом ући у станицу и тада електровучно возило испод изолованог преклопа пролази са спуштеним пантографом.

(2) О потреби спуштања пантографа машиновођа се обавјештава Општим налогом, како је то прописано Упутством за пријему сигнала за електричну вучу (Упутство 237), а ако конфигурација пруге не омогућава улазак воза у станицу са залетом, воз се зауставља пред улазним сигналом и дизел-локомотивом увлачи у станицу.

(3) На исти начин као у ст. 1. и 2. овог члана електровучно возило треба да прође и испод изолованог преклопа на излазу станице ако воз пролази станицу са залетом по инерцији или се потискује из станице дизел-локомотивом.

(4) Отправник возова дужан је да у подручју станице, у случајевима кварова или оштећења КМ-а, организује и предузима мјере безбједности за путнике и друга лица која манипулишу товарима и за станично и возно особље, а ове мјере се примјењују све до доласка радника за одржавање КМ-а, који ће приступити отклањању квара или оштећења и одредити даље потребне мјере безбједности.

#### Појава неправилности на електровучном возилу

##### Члан 39.

(1) Ако у секцији КМ-а отворене пруге нестане напон или на електровучном возилу настане такав квар да је даље кретање возила немогуће, воз треба одмах зауставити, али настојати да се при томе избјегне заустављање воза у тунелу или на мосту.

(2) Када на електровучном возилу дође до оштећења пантографа, машиновођа је дужан да прво упуту обавјештење на начин како је то прописано чланом 36. овог правилника, а затим да поступи на један од сљедећих начина:

1) ако се оштећени пантограф може спустити, машиновођа је дужан да се увјери да је пантограф са свим својим дијеловима ушао у товарни профил возила и тај се пантограф искључује из напајања, а подиже други, а ако послје тога не дође до искључења напона у КМ-у, машиновођа смије да настави вожњу када добије одобрење електроенергетског диспечера, односно руковаоца ЕВП-ом,

2) ако се оштећени пантограф није могао спустити и ако његови дијелови нису у цијелости ушли у товарни профил возила или је приликом подизања другог пантографа дошло до поновног искључења напона, машиновођа је дужан да пријави такав случај, а даље поступке машиновође одређују и саопштавају му отправник возова, саобраћајни диспечер или ТК-диспечер и у том случају неопходно је да на мјесто квара дођу радници за одржавање КМ-а, који ће, послје заштите радилишта, довести оштећени пантограф у такво стање да буде омогућено даље кретање електровучног возила коришћењем другог пантографа или превлачењем електровучног возила другим вучним возилом до мјеста отклањања квара.

(3) Ако на електровучном возилу настане квар такве природе да је омогућено даље кретање воза по инерцији, машиновођа је дужан да воз заустави код најпогоднијег пружног телефона, одакле ће са надлежним диспечером или отправником возова утврдити даље поступке.

(4) На пругама на којима се користи систем радиодиспечерских веза за утврђивање даљих поступака користиће се тај систем, а воз треба зауставити на погодном мјесту.

(5) Када електроенергетски диспечер или руковалац ЕВП-ом затражи спуштање пантографа електровучног возила, сваки машиновођа електровучног возила дужан је да то учини без поговора.

(6) Остали поступци послје заустављања воза одређени су Саобраћајним правилником (Правилник 2).

(7) Детаљније одредбе о поступцима у случају нестанка напона у КМ-у или квара на електровучном возилу утврђене су Упутством за обављање послова на пругама електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50 Hz (Упутство 228).

(8) Ако је настали квар на електровучном возилу такве природе да му омогућује даље кретање сопственим погоном, машиновођа електровучног возила одлучује да ли ће наставити вожњу до наредне станице или ће предузети друге мјере у складу са одредбама Саобраћајног правилника.

(9) Када се на дијелу пруге налази електровучно возило у покрету, напон у тој секцији КМ-а отворене пруге смије се искључити само због квара у КМ-у, постројењу које напаја тај дио КМ-а или електровучном возилу и због потребе за спречавањем ванредног догађаја.

(10) Машиновођа електровучног возила дужан је да, у случају потребе код насталог квара или оштећења, током боравка воза у службеном мјесту предузме одговарајуће мјере безбједности које ће наредити отправник возова.

(11) На отвореној прузи машиновођа електровучног возила дужан је да сам предузима потребне мјере безбједности за путнике и товар, а ове мјере ће се примјењивати до доласка радника за одржавање КМ-а, који ће приступити отклањању квара или оштећења и одредити потребне мјере безбједности.

#### Лагане вожње због стања КМ-а

##### Члан 40.

(1) Служба одговорна за одржавање КМ-а и њене организационе и извршне јединице захтијевају увођење привремене лагане вожње због одређеног оштећења или квара на КМ-у до њиховог коначног отклањања, а одговорни радник утврђује максимално дозвољену брзину вожње, при чему мора имати у виду ризик од исклизнућа путничких возова састављених од четвороосовинских путничких кола, нарочито у зонама прелазних кривина пруга на мрежи железница Републике Српске.

(2) Брзине лаганих вожњи из става 1. овог члана су од 25 km/h до 30 km/h, уз упозорење машиновођи да обави равномјерну вожњу, без трзаја воза.

(3) Потребне сигнале за заштиту угроженог мјеста увођењем лагане вожње постављају и уклањају радници службе управљача одговорне за одржавање пруге, на захтјев службе одговорне за одржавање СПЕВ-а, у складу са одредбама Сигналног правилника.

(4) Ако су поред тих сигнала потребни и преносни сигнали за електричну вучу, њих постављају и уклањају радници службе одговорне за одржавање СПЕВ-а.

(5) Детаљније одредбе о увођењу и укидању лагане вожње која је потребна због стања КМ-а утврђене су Упутством за обављање послова на пругама електрифицираним монофазним напоном 25 kV, 50 Hz (Упутство 228) уз примјену одредаба из става 1. овог члана.

#### Ограничења код маневарских вожњи

##### Члан 41.

(1) На подручју службеног мјеста на прузи унутар којег постоји секција КМ-а станице која у себи има један или више одјека КМ није дозвољено упућивање електровучних возила на оне колосијеке чији возни водови припадају одсјеку КМ-а у којем је напон искључен и о овом се старају и одговорни су отправник возова и други станични радници задужени за обезбјеђење путева вожње, односно маневарске послове.

(2) Ако из било којих разлога електровучно возило мора да уђе на такве колосијеке до мјеста у возном воду одакле даље нема напона, машиновођа тог возила се Општим налогом упозорава на одговарајуће преносне сигнале за електричну вучу, односно обавјештава о локацији тог мјеста ако они нису постављени.

(3) Одредбе прописане ст. 1. и 2. овог члана примјењују се и за случај када је напон искључен у секцији КМ-а отворене пруге, па електровучна возила из смјера станице према отвореној прузи не смију због тога да се крећу даље од преносног сигнала са сигналним знаком 47: "Стој за возила са подигнутим пантографом" одређено Правилником 1, односно ако знак није постављен даље од сигналне ознаке 212: "Почетак изолованог преклопа", како је одређено Сигналним правилником.

(4) Током боравка електровучног возила у станици и током његовог маневрисања на подручју службеног мјеста машиновођа је дужан да поступа према упутствима отправника возова и станичног особља, а ово се посебно односи на подизање и спуштање пантографа, маневарске вожње по манипулативним колосијецима, прилаз електровучног возила са подигнутим пантографом изолованим преклопима и секционим изолаторима са чије је друге стране напон у возном воду искључен и вод уземљен, као и маневарске вожње у условима нередовног погонског стања КМ-а службеног мјеста.

(5) Одредбе овог члана односе се и на остала возила са подигнутим пантографом (кола за испитивање КМ-а, пружна моторна возила за одржавање КМ-а и слично).

#### Сигнали за електровучу

##### Члан 42.

(1) Сигнали за електровучу користе се на електрифицираним пругама за сигнаписање поступака које морају примјењивати машиновође електровучних возила у односу на СПЕВ.

(2) Изглед, значење, облици и мјере сигнала за електровучу утврђени су одредбама Сигналног правилника.

(3) Примјена сигнала за електровучу, мјесто и начин њиховог постављања, поступци возног и станичног особља у односу на њих и обавезе у смислу њиховог значења прописани су Сигналним правилником и Упутством за примјену сигнала за електро вучу (Упутство 237).

(4) Преносни сигнали за електровучу користе се за привремено штићење неког мјеста на КМ-у и они се као преносни сигнали који се постављају у земљиште поред пруге могу користити само за вријеме док трају радови, у току једног дана.

(5) Ако привремено штићење треба да траје више дана, преносни сигнали се причвршћују како у том времену не би дошло до њиховог закретања, обарања или уклањања.

(6) Код мјеста на КМ-у које ће се привремено штитити више од 15 дана сигнали се постављају тако да имају карактер сталних сигнала за електровучу.

(7) Преносним сигнаlima за електровучу опремљена је служба и њене организационе и извршне јединице одговорне за одржавање СПЕВ-а.

(8) Поред службе из става 7. овог члана, преносним сигнаlima за електровучу могу бити опремљена и службена мјеста на прузи.

(9) Актом управљача одређено је којим преносним сигнаlima за електровучу и у коликом броју треба да буду опремљена службена мјеста на прузи, водећи рачуна да та опремљеност задовољава конкретне потребе.

(10) Код наиласка електровучног возила на сталне сигнале за електровучу машиновођа сваког електровучног возила у возу предузима потребне мјере, а изузетак представља случај када се са више електровучних возила у возу управља из првог возила и када потребне мјере предузима само машиновођа тог возила.

(11) На начин прописан ставом 10. овог члана поступа и машиновођа код наиласка електровучног возила на постављене преносне сигнале за електровучу, о чијем положају треба сваки машиновођа да буде благовремено обавијештен Општим налогом.

(12) Машиновођа електровучног возила обавезан је да поштује упутство Општег налога, чак и у случају да на назначеном мјесту не затекне најављене преносне сигнале за електровучу.

#### Напонске пробе електровучних возила

##### Члан 43.

(1) Када се у депоу електровучних возила мора извршити напонска проба електровучног возила, она се може вршити напајањем испитиваног возила из посебног испитног уређаја.

(2) Ако за испитивање из става 1. овог члана не постоји посебан испитни уређај, начин вршења напонске пробе прописује служба управљача надлежна за одржавање СПЕВ-а.

(3) Уколико се проба врши напајањем из КМ-а, испитни уређај се опрема селективном заштитом у односу на извор напајања.

#### Затвори пруге - колосијека

##### Члан 44.

(1) Приликом израде реда вожње, за потребе редовног одржавања КМ-а отворене пруге, у графикону реда вожње треба обезбиједити интервале у току видног дијела дана, у трајању од најмање два часа непрекидно, а сходно одредбама Правилника 213, овакви интервали ће се користити по једној секцији КМ-а отворене пруге (имајући у виду да на двокосијечној прузи једну секцију КМ-а отворене пруге представља сваки њен колосијек), па их треба равномерно расподијелити по радним данима у седмици, дуж сваке пруге.

(2) Одобравање затвора пруге - колосијека за потребе одржавања КМ-а саобраћајна служба треба да даје, прије свега, у интервалима предвиђеним редом вожње, а ако тако одобрено вријеме не би било довољно, а потребе одржавања КМ-а то захтијевају, одобравају се и додатни термини затвора пруге - колосијека.

(3) Приликом одобравања затвора пруге - колосијека за потребе одржавања КМ-а саобраћајна служба треба да води рачуна о потребама одржавања свих железничких постројења како би се вријеме затвора вишеструко користило и, у том смислу, сви захтјеви за затварање пруге - колосијека треба да се обједине на једном мјесту, које за своје електрифициране пруге одређује управљач и да се међусобно усклађују, како по времену тако и по мјесту коришћења.

(4) Када саобраћајна ситуација то омогућује, а потребе налажу, саобраћајни диспечери, ТК-диспечери, односно отправници возова треба, у оквиру својих надлежности, у пуној мјери оперативно да омогуће коришћење допунског расположивог времена за одржавање КМ-а.

(5) Служба управљача одговорна за саобраћајно-транспортну дјелатност има право на накнаду штете када служба корисник одобреног затвора пруге - колосијека не искористи тај затвор, нити благовремено откаже његово коришћење, а за то нема оправданог разлога, а исто је и када служба корисника затвора, без оправданих разлога, прекорачи одобрено вријеме коришћења затвора.

(6) Служба одговорна за одржавање СПЕВ-а има право на накнаду штете када јој служба одговорна за саобраћајно-транспортну дјелатност ускрати коришћење одобреног затвора пруге - колосијека или му благовремено не најави његово ускраћавање, а за то нема оправданих разлога.

(7) Управљач својим актом одређује како се право на накнаду штете из ст. 5. и 6. овог члана може користити.

#### Пословни редови

##### Члан 45.

Пословни редови службених мјеста на електрифицираним пругама и пословни редови свих депоа електровучних возила морају да садрже одредбе о поступцима који се односе на правилно коришћење СПЕВ-а и, у том смислу, сматрају се одговорним радници службених мјеста, односно депоа, а стручну помоћ, сарадњу и повремену провјеру усклађености Пословног реда са стварним стањем постројења врше овлашћени стручни радници послова СПЕВ-а управљача.

#### Пружна возила за одржавање КМ-а

##### Члан 46.

(1) Пружна возила за одржавање КМ-а представљају тешке моторне дрезине и приколице моторних пружних возила.

(2) Тешке моторне дрезине за одржавање КМ-а су типска возила Жељезница Републике Српске а. д. Добој са ознаком одређене серије и користе се за одржавање КМ-а као самостална радна возила и као вучна возила.

(3) Приколице пружних моторних возила за одржавање КМ-а представљају возила за превоз материјала, возила са лаким дизалицама, возила за превоз, одмотавање и намотавање проводника КМ-а, возила - платформе за рад на КМ-у и тешке пружне љестве за одржавање КМ-а.

(4) Приколице не морају бити типска возила.

(5) Актом произвођача утврђени су минимални техничко-експлоатациони услови и поступци за одржавање наведених приколлица, а на основу тих аката управљач који располаже таквим приколлицама прописао је коришћење и одржавање појединих врста и типова приколлица пружних возила за одржавање КМ-а.

(6) Тешке моторне дрезине за одржавање КМ-а могу да се крећу брзином која је као максимална означена на њима и да вуку одговарајући број приколлица (осовина), што је утврђено у Саобраћајном правилнику или је означено на њима, и тада се примјењују и одредбе Упутства 233, о кочењу возила и возова.

(7) Тешка моторна дрезина за одржавање КМ-а може се од домицилне станице до станице почетка радова, као и од станице завршетка радова до домицилне станице, превозити на крају редовних возова, под сљедећим условима:

- 1) да има стандардне вучно-одбојне уређаје,
- 2) да је прописно приквачена,
- 3) да је укључена у главни ваздушни вод воза,
- 4) да јој кочници буду у неутралном положају,

- 5) да има посебну ручицу кочнице за случај опасности,
  - 6) да је способна за кретање по пругама опремљеним аутоматским пружним блоком (АПБ) или на ТК-пругама,
  - 7) да опрема сопственог погона буде трајно и поуздана механички одвојена од погонских точкова,
  - 8) да буде посједнута.
  - (8) Тешка моторна дрезина не смије бити уврштена у воз чија је највећа дозвољена брзина вожње на превозном путу гдје би се она превозила већа од њене највеће дозвољене брзине вожње.
  - (9) У један воз може се уврстити само једна тешка моторна дрезина, без икаквих приколица.
  - (10) Зависно од потреба и саобраћајне ситуације, отправник возова, а на ТК-пругама овлашћени станични радник, односно ТК-диспечер одлучују о избору воза у који ће се дрезина уврстити.
7. Обављање радова на прузи, пружним постројењима, сигнално-сигурносним и телекомуникационим постројењима и другим електроенергетским постројењима

#### Оса, нивелета, надвишење колосијека

##### Члан 47.

- (1) На електрифицираним пругама је неопходно да се нивелета колосијека, надвишење колосијека и оса сваког електрифицираног колосијека отворене пруге и главних пролазних колосијека одржавају на пројектованим, односно усвојеним вриједностима.
- (2) Ако то већ раније није учињено, пројектоване, односно усвојене вриједности утврђују заједнички, на основу одредаба овог правилника, служба која се бави одржавањем пруга и служба којој је повјерено одржавање СПЕВ-а.
- (3) На сваком конзолном стубу КМ-а, а код надсвођених вјештачких објеката на почетку и крају објекта и на сваких 100 метара дужине објекта, дуж колосијека отворене пруге и главних пролазних колосијека службених мјеста на прузи налази се стална ознака која означава коту нивелете колосијека и вриједности надвишења и удаљености ближе ивице стуба од осе колосијека на том мјесту, које поставља служба одговорна за одржавање пруга.
- (4) У провјери тачности постављених ознака из става 3. овог члана учествује и служба која одржава СПЕВ, а за ово означавање мјеродавне су и одредбе Правилника о одржавању горњег строја пруга (Правилник 314).
- (5) Оса, нивелета и надвишење колосијека отворене пруге и главних пролазних колосијека одржавају се у толеранцијама које су одређене Упутством о обављању послова на пругама електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50 Hz (Упутство 228).
- (6) За било какву промјену трасе, осе, нивелете и надвишења колосијека или промјену елемената скретница или радијуса кривина која се предвиђа код радова на одржавању и реконструкцији пруге или колосијека обавезан је претходни договор и усаглашавање са службом која одржава СПЕВ.
- (7) У складу са ставом 6. овог члана, обавезна је сарадња и усклађивање прије приступања радовима на реконструкцији или изградњи нових вјештачких објеката, када они могу утицати на међусобни однос колосијека и КМ-а или када су у питању радови који могу да утичу на прописана заштитна растојања утврђена прописима за пројектовање и грађење КМ-а, а ово се односи и на привремене објекте неопходне за извођење поменутих радова.
- (8) Заштитна растојања се заједнички провјеравају и усвајају прије радова, провјеравају се повремено, за вријеме трајања радова и заједнички контролишу на крају радова.
- (9) По завршетку радова, комисијским путем, заједнички се утврђују нове вриједности наведене у ставу 6. овог члана и утврђује се њихова усаглашеност са договореним, а затим врше и одговарајуће измјене у ознакама наведеним у ставу 2. овог члана.
- (10) Служба која одржава СПЕВ треба свако уочено одступање од пројектованих или прописаних вриједности да саопшти служби одговорној за одржавање пруге, која је обавезна да предузме све потребне мјере да се та одступања отклоне.

#### Заштитна растојања

##### Члан 48.

Сви стубови за расвјету, сигнални, разгласни и други стубови, објекти и уређаји који се налазе уз електрифициране колосијеке обавезно се налазе на пројектованим, односно прописаним растојањима од осе колосијека и задовољавају прописана заштитна растојања од дијелова КМ-а који су редовно под напоном, о чему се стара управљач, односно служба управљача надлежна за њихово одржавање, док је служба одговорна за одржавање СПЕВ-а дужна да, у случају потребе, затражи да се стубови, објекти и уређаји доведу у правилан положај.

#### Обезбјеђење радилишта

##### Члан 49.

- (1) Радови на прузи, пружним, СС и ТК-постројењима и другим електроенергетским постројењима на електрифицираним пругама могу се изводити у условима када је КМ под напоном или када је напон у КМ-у искључен и она уземљена.
- (2) Под којим ће се условима од два наведена услова из става 1. овог члана одређени радови обављати зависи од њихове природе, мјеста на прузи и карактеристика КМ-а на том мјесту, што ближе одређује пропис о мјерама безбједности од електричне струје на електрифицираним пругама.
- (3) Уколико се радови одвијају под затвором пруге - колосијека или са искључењем напона у КМ-у и њеним уземљењем, претходно се обавља поступак усаглашавања на начин прописан чланом 44. став 3. овог правилника.
- (4) Обезбјеђење радилишта са становишта заштите радника од електричне струје, када се радови обављају са искључењем напона у КМ-у и њеним уземљењем, врши овлашћени радник за одржавање КМ-а и даје руководиоцу радова одобрење за почетак радова када у потпуности спроведе потребне мјере за обезбјеђење радилишта, а на исти начин ће руководилац радова по завршетку радова обавијестити овлашћеног радника за одржавање КМ-а да су радови завршени, радници повучени, те да се може укинати обезбјеђење радилишта.
- (5) Код радова на замјени шина колосијека, односно прије било каквих прекидања повратног вода и земљоводних веза, обавезно је обезбјеђење њиховог привременог континуитета.
- (6) Ако се такви радови изводе без искључења напона у КМ-у, постављање проводника за обезбјеђење привременог континуитета повратног вода и земљоводних веза може да изврши и радник за одржавање пруга ако је за то обучен, испитан и овлашћен на начин прописан чланом 4. овог правилника.
- (7) Приликом радова на прузи, пружним, СС и ТК-постројењима, другим електроенергетским постројењима, као и приликом службеног биласка (опходње) пруге - колосијека сваки радник је дужан да врши и осматрање стања КМ-а, а нарочито

стања проводника возног вода и проводника и спојних елемената њеног повратног вода и земљоводних веза, те да све запажене неправилности пријављује надлежном електроенергетском диспечеру или руковооцу ЕВП-ом - непосредно или посредством отправника возова, односно овлашћеног станичног радника на ТК-пругама.

(8) Детаљније одредбе о поступцима, мјерама и обавезама радника када на електрифицираним пругама обављају послове на прузи и осталим постројењима одређене су Упутством за обављање послова на пругама електрифицираним монофазним системом 25 kV, 50 Hz (Упутство 228).

#### 8. Заштитне мјере, средства и алати

##### Заштитне мјере

###### Члан 50.

(1) Сви радници који учествују у вршењу саобраћаја на електрифицираним пругама дужни су да поштују прописе о мјерама безбједности од електричне струје на електрифицираним пругама и Приручника за примјену мјера безбједности од електричне струје на КМ-у монофазног система 25 kV, 50 Hz (Приручник 227а).

(2) Поступке и мјере безбједности код извођења радова на СПЕВ-у прописани су Правилником 213.

##### Заштитна средства и алати

###### Члан 51.

(1) Приликом радова на постројењима или у њиховој непосредној близини обавезна је примјена одговарајућих заштитних средстава и алата који су предвиђени за примјену у условима одређеног погонског стања постројења.

(2) Заштитна средства и алати обавезно својим својствима обезбјеђују потпуну безбједност раднику којег штите, односно којима се он служи, а сва заштитна средства и алати се израђују и користе тако да могу задовољити овај услов.

(3) Одредбе о потреби и начину примјене појединих заштитних средстава и алата који се примјењују приликом радова на СПЕВ, односно у њиховој непосредној близини, приликом радова на горњем строју пруга, као и приликом радова на СС и ТК-постројењима, уређајима ДУ, другим електроенергетским постројењима и телекомуникационим, односно енергетским, ваздушним и кабловским водовима врши се у складу са прописом о мјерама безбједности од електричне струје на електрифицираним пругама, а начин примјене тих мјера детаљније је прописан Приручником за примјену мјера безбједности од електричне струје на КМ-у монофазног система 25 kV, 50 Hz (Приручник 227а).

(4) Техничке карактеристике за израду, прегледе и испитивања заштитних средстава и алата примјењивих на електрифицираним пругама, као и услове за њихову периодичну проверу, врше се у складу са посебним упутством и одговарајућим стандардима.

(5) Служба одговорна за одржавање пруга дужна је да своје раднике опреми одговарајућим средствима и алатима ради њихове заштите:

1) од утицаја електричне струје у проводницима повратног вода (шине колосијека, металне конструкције, шински преспоији и превези) и

2) од струја кратког споја у КМ-у (проводници повратног вода и земљоводне везе).

(6) Служба одговорна за одржавање СПЕВ-а, пруга и пружних постројења, других електроенергетских постројења и СС и ТК-постројења опрема се одговарајућим заштитним средствима и алатима чија је примјена предвиђена на електрифицираним пругама.

(7) Поред службе из става 6. овог члана, одређеним заштитним средствима могу бити опремљена и службена мјеста на прузи.

(8) Актом управљача одређено је којим заштитним средствима и у коликом броју треба да буду опремљена службена мјеста на прузи, водећи рачуна да та опремљеност задовољава конкретне потребе.

#### 9. Послови у предзимском периоду, за вријеме сњежних падавина, појаве леда и наступа јаких вјетрова

##### Предзимски период

###### Члан 52.

У предзимском периоду посебним прегледом проверава се исправност свих дијелова СПЕВ-а, а нарочито оних који су осјетљиви на зимске услове експлоатације и оних који ће бити прекривени снијегом и тако уочене недостатке треба благовремено отклонити, поштујући и одредбе Упутства за обезбјеђење саобраћаја у току зиме (Упутство 333).

##### Лед и снијег

###### Члан 53.

(1) Служба одговорна за одржавање СПЕВ-а дужна је да има израђен план о начину отклањања леда са проводника КМ-а или дијелова вјештачких објеката изнад колосијека (тунели, надвожњаци, мостови), који се заснива на искуственим подацима и који предвиђа пријем текућих података о појавама леда ради његовог благовременог и ефикасног отклањања.

(2) Било који жељезнички радник, а нарочито машиновођа електровучног возила, када уочи стварање леда на проводницима возног вода и вјештачким објектима изнад колосијека, дужан је да о томе обавијести отправника возова, овлашћеног станичног радника на ТК-пругама, ТК-диспечера или саобраћајног диспечера, који ће са електроенергетским диспечером или руковооцем надлежне ЕВП, на основу утврђених планова за борбу против леда, одредити мјере које треба предузети.

(3) На пругама на којима се примјењује систем радиодиспечерских веза за доставу обавјештења о мјесту и обиму формирања леда машиновођа користе се средства тог система.

(4) У случају појаве наслага снијега на проводницима КМ-а и око њих или појаве леда на проводницима КМ-а и у простору слободног профила за електровучу, у мјери која би онемогућавала даље коришћење електровуче, поступиће се као да је настао квар на КМ-у.

##### Вјетар

###### Члан 54.

(1) Код наступа јаких вјетрова, који би могли да угрозе безбједност саобраћаја уопште или у оквиру примјене електровуче, могућ је привремени прекид или ограничење саобраћаја.

(2) На основу обавјештења која се достављају на исти начин као код појава снијега и леда, одлуку о прекиду или ограничењу саобраћаја усљед вјетра доноси саобраћајни диспечер или ТК-диспечер, консултујући се, према потреби, са електроенергетским диспечером, руковооцем надлежне ЕВП или одговорним радником службе која одржава СПЕВ.



## Ванредне климатске прилике

## Члан 55.

Ограничења извођења радова на одржавању СПЕВ-а, у зависности од ванредних климатских и метеоролошких прилика, врше се у складу са Правилником 213.

## 10. Поступци у случају ванредних догађаја

## Члан 56.

## Ванредни догађај

Када наступи ванредни догађај, тада су за стање КМ-а и захтјеве код отклањања посљедица ванредног догађаја могући сљедећи случајеви:

- 1) КМ је приликом ванредног догађаја остала неоштећена и нема потребе за заштитом радника који раде на отклањању посљедица ванредног догађаја,
- 2) КМ је приликом ванредног догађаја остала неоштећена, али је приликом отклањања посљедица ванредног догађаја потребна заштита радника који на томе раде од опасности од електричне струје у КМ-у,
- 3) КМ је приликом ванредног догађаја остала неоштећена, али је потребно њено привремено уклањање или одмицање како би се могле отклонити посљедице ванредног догађаја,
- 4) једна од посљедица ванредног догађаја је и оштећење КМ-а,
- 5) посљедица ванредног догађаја је само оштећење КМ-а.

## Поступци

## Члан 57.

(1) У сваком од набројаних случајева у члану 56. т. од 1) до 5) овог правилника примјењују се, са становишта стања и потреба КМ-а, сљедећи поступци за:

- 1) случај из тачке 1) члана 56. овог правилника - нема интервенције радника за одржавање КМ-а,
- 2) случај из тачке 2) члана 56. овог правилника - пружно возило за одржавање КМ-а се не упућује, али ће се овлашћени радници за одржавање КМ-а упутити другим помоћним возилима на мјесто ванредног догађаја ради спровођења мјера безбједности,
- 3) случај из тачке 3) члана 56. овог правилника - пружно возило за одржавање КМ-а упућује се на мјесто ванредног догађаја, али се том приликом води рачуна о целокупној ситуацији, како би се утврдио редослијед првенства упућивања појединих помоћних возила,
- 4) случај из тачке 4) члана 56. овог правилника - пружно возило за одржавање КМ-а упућује се прво на мјесто ванредног догађаја да би се могла сагледати ситуација, а затим се оно повлачи ако мјесту ванредног догађаја као прво треба да приђе неко друго возило, а ситуације су сљедеће:
  1. ако је неопходно и могуће да се одмах приступи уклањању оштећених дијелова КМ-а, пружно возило за одржавање КМ-а остаје на мјесту ванредног догађаја до завршетка тих послова,
  2. када пружно возило за одржавање КМ-а не може да приђе мјесту оштећења или је без уклањања оштећених дијелова КМ-а немогућ приступ и другим помоћним возилима, пружно возило за одржавање КМ-а ће се упутити најприје до мјеста до којег му је могућ приступ, а радници ће од тог мјеста до мјеста ванредног догађаја доћи без возила и омогућити приступ том мјесту свом или другим помоћним возилима,
  3. када пружно возило за одржавање КМ-а не може да приђе мјесту ванредног догађаја, а друга помоћна возила могу својим средствима омогућити такав приступ, најприје ће се упутити друга помоћна возила, а када приступ буде омогућен и пружном возилу за одржавање КМ-а, упутиће се и оно на мјесто ванредног догађаја,
- 5) случај из тачке 5) члана 56. овог правилника - пружно возило за одржавање КМ-а упућује се на мјесто ванредног догађаја одмах, као воз највишег ранга.

(2) Када пружном возилу за одржавање КМ-а приступ до мјеста ванредног догађаја није могућ, а служба одговорна за одржавање СПЕВ-а располаже одговарајућим друмским возилом којем је приступ до мјеста ванредног догађаја могућ, и када је опрема којом то возило располаже довољна за отклањање посљедица ванредног догађаја, такво возило ће се упутити на мјесто ванредног догађаја у случајевима наведеним у члану 56. став 1. т. 3), 4) и 5) овог правилника.

## Интервенција на КМ-у

## Члан 58.

(1) Код свих ванредних догађаја приликом којих је потребна интервенција на КМ-у послови на отклањању посљедица ванредног догађаја треба да се обаве без прекидања, а ако то није могуће, они се могу подијелити у највише три фазе:

- 1) уклањање оштећених дијелова КМ-а и извођење оправака у обиму који ће омогућити провизорно одвијање саобраћаја без електровуче,
- 2) извођење оправака које ће омогућити провизорно одвијање саобраћаја електровучом,
- 3) довршење оправке КМ-а и њено довођење у редовно погонско стање.

(2) Када је раздвајање послова у фазе неопходно, настоји се, послје прекидања послова, посљедњој фази приступи што прије.

(3) Приликом отклањања посљедица ванредног догађаја руководилац радова на отклањању посљедица дужан је да се у случајевима наведеним у члану 56. став 1. т. 3) и 5) овог правилника договара са присутним радником за одржавање КМ-а о свим питањима која се приликом отклањања посљедица ванредног догађаја односе на КМ.

(4) Непоштовање мишљења радника за одржавање КМ-а дозвољава се само приликом спасавања људских живота угрожених ванредним догађајем, али и тада у границама унутар којих неће бити угрожена безбједност спасилаца.

(5) Приликом радова на отклањању посљедица ванредног догађаја, у случајевима наведеним у члану 56. став 1. т. 2) и 5) овог правилника, обавезно се поштују одлуке пословође, односно овлашћеног радника за одржавање КМ-а.

(6) За вријеме провизорног одвијања саобраћаја електровучом, у смислу става 1. тачка 2) овог члана, пословођа, односно овлашћени радник за одржавање КМ-а дужан је непосредно или посредством електроенергетског диспечера или руковођа надлежне ЕВП, односно отправника возова да обавијести саобраћајног диспечера или ТК-диспечера о начину вршења саобраћаја, са описом провизорног погонског стања КМ-а и знаком положаја преносних сигнала који штите такво мјесто.

## ГЛАВА III

## ПРЕЛАЗНА И ЗАВРШНА ОДРЕДБА

Примјена других прописа  
Члан 59.

Приликом коришћења других електроенергетских постројења примјењују се одговарајуће одредбе сљедећих прописа:

- 1) прописи којима се уређује област жељезничког саобраћаја,
- 2) правилници о техничким нормативима за уземљење, заштити објеката од атмосферских пражњења, погон, одржавање, заштиту, изградњу и остали општи прописи за електроенергетска постројења,
- 3) при коришћењу других електроенергетских постројења примјењују се и мјере безбједности које су обухваћене прописима о мјерама безбједности од електричне струје на електрифицираним пругама, те друге мјере безбједности које пропише управљач и остале мјере безбједности општих прописа за електроенергетска постројења.

Ступање на снагу Правилника  
Члан 60.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у “Службеном гласнику Републике Српске”.

Број: 13.04/340-1271/18  
16. јула 2018. године  
Бањалука

Министар,  
Неђо Трнинић, с.р.

ПРИЛОГ 1

## ДОЗВОЛА ЗА РУКОВАЊЕ

## 1. Прва страна обрасца Дозволе

----- Назив надлежног издаваоца ДОЗВОЛА ЗА РУКОВАЊЕ бр. .... ....., радник (ИМЕ И ПРЕЗИМЕ) ----- Назив надлежне службе	
Овлашћен је за обављање послова, односно руковање средствима према опису и овјери на полеђини, у оквиру СПЕВ-а: МОНОФАЗНОГ СИСТЕМА 25 kV, 50 Hz Дозвола важи годину дана од дана издавања или продужења њене важности.	
	Директор _____
Мјесто: .....	М. П.
Датум: .....	
E-1	

## 2. Друга страна обрасца Дозволе

Врста посла или руковања	Овјера овлашћења	Врста посла или руковања	Овјера овлашћења
1) Вршење послова овлашћеног радника за одржавање ЕВП-а и ПС-а		6) Руковање растављачима за напајање споредних потрошача из КМ-а	

2) Вршење послова овлашћеног радника за одржавање КМ-а		7) Руковање моткама за уземљење на КМ-у	
3) Вршење послова овлашћеног радника за одржавање уређаја ДУ-а у високонапонским постројењима		8) Постављање сталних проводника повратног вода КМ-а и уземљења	
4) Руковање расклопним апаратима у ЕВП-у и ПС-у		9) Постављање привремених проводника повратног вода КМ-а и уземљења	
5) Руковање растављачима у КМ-у		10) .....	
Продужење важности Дозволе:		Мјесто и датум:                      Директор:	
		..... М. П. ....	
		..... М. П. ....	
		..... М. П. ....	

Образац Дозволе за руковање штампа се тамносмеђом, а стрелица на предњој страни црвеном бојом кроз растер 30%, на бијелом бездрвном картону 250 g/m<sup>2</sup>, има формат 7 cm x 10 cm и ставља се у провидни пластични омот.

Дозволу за руковање раднику издаје руководиоца његове службе на основу одговарајућег документа испитне комисије.

Члан испитне комисије пред којом се полаже испит за стицање одређеног овлашћења у смислу ове дозволе мора бити најмање један стручњак из области стабилних постројења електричне вуче.

У рубрике "Врста посла или руковања" наведени су, на полеђини дозволе, слjedeћи послови и руковања за које је, као специфичне, потребно овлашћење:

- 1) вршење послова овлашћеног радника за одржавање ЕВП-а и ПС-а,
- 2) вршење послова овлашћеног радника са одржавања КМ-а,
- 3) вршење послова овлашћеног радника за одржавање уређаја ДУ-а у високонапонским постројењима,
- 4) руковање расклопним апаратима у ЕВП-у и ПС-у,
- 5) руковање растављачима у КМ-у,
- 6) руковање растављачима за напајање споредних потрошача из КМ-а,
- 7) руковање моткама за уземљење на КМ-у,
- 8) постављање сталних проводника повратног вода КМ-а и уземљења,
- 9) постављање привремених проводника повратног вода КМ-а и уземљења,
- 10) (празна рубрика за неко ново, евентуално специфично овлашћење).

У одговарајућу рубрику "Овјера овлашћења" за одређени посао или руковање потписује се руководиоца службе којој радник припада и ставља печат те службе, а ако радник има више овлашћења, потпис и печат се стављају у сваку такву рубрику.

Ако радник носиоца Дозволе у интервалу између два периодична испита стекне још неко овлашћење, у одговарајућу рубрику "Овјера овлашћења" уписује се и датум полагања таквог испита.

Испитивање за накнадно стечено овлашћење код наредног периодичног испита неће се вршити ако је од датума полагања испита до периодичног испита протекло мање од шест мјесеци.

Служба управљача којој радник припада води евиденцију издатих дозвола за руковање.

На основу члана 12. став 3. Закона о жељезницама Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 19/17, 28/17 и 100/17) и члана 69. ст. 1. и 4. Закона о републичкој управи ("Службени гласник Републике Српске", бр. 118/08, 11/09, 74/10, 86/10, 24/12, 121/12, 15/16, 57/16 и 31/18), министар саобраћаја и веза д о н о с и

## У П У Т С Т В О

### О ВОЂЕЊУ ЕВИДЕНЦИЈЕ ЗА ДЈЕЛАТНОСТ ВУЧЕ ВОЗОВА И ОДРЖАВАЊЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА НА ЖЕЉЕЗНИЦАМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ (236)

1. Овим упутством прописују се врста и обим података о стању и експлоатацији вучних возила, стању и раду особља вучних возила и снабдијевању, стању, потрошњи и квалитету погонског материјала и организација прикупљања, обраде и сређивања података у организационим дијеловима Жељезница Републике Српске а.д. Добој (у даљем тексту: Предузеће) који обављају послове за вучу возова и одржавање вучних возила на жељезницама Републике Српске.

2. Евиденција из тачке 1. овог упутства (у даљем тексту: ЕВ евиденција) води се с циљем да се њом утврди извршени рад и анализира стање и коришћење капацитета службе вуче у сврху предузимања одговарајућих мјера за повећање продуктивности и економичности.

3. ЕВ евиденцијом обезбјеђују се једнообразно прикупљање, обрада и вођење:

- техничких података о вучним возилима,
- података о техничкој исправности вучних возила,
- података о раду и искоришћености расположивих вучних возила у експлоатацији,
- података о стању и раду особља вучних возила.

4. Техничким подацима о вучним возилима обезбјеђују се: