



Lučka uprava Ploče
Trg kralja Tomislava 21
20340 Ploče, Hrvatska
Tel: 020/414-530, Fax: 020/670-271
OIB: 98749709951
e-mail: ppa@ppa.hr
url: www.ppa.hr

**PROMETNO TEHNOLOŠKI ELABORAT ZA OBAVLJANJE POSLOVA
MANEVRIRANJA NA
LUČKOM PODRUČJU LUKE PLOČE**

Ploče, 26. srpnja 2022. godine

LUČKA UPRAVA PLOČE

Na temelju članka 26. Statuta Lučke uprave Ploče u svezi s člankom 136. Pravilnika o zaštiti na radu pri utovaru i istovaru tereta („Narodne novine“ br. 49/86, 59/96, 71/14), Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom („Narodne novine“ br. 107/16) ravnatelj Lučke uprave Ploče 26. srpnja 2022. godine donosi

PROMETNO TEHNOLOŠKI ELABORAT ZA OBAVLJANJE PROMETNIH POSLOVA - MANEVIRANJA NA INDUSTRIJSKOM KOLOSIJEKU LUKE PLOČE

Članak 1.

Za manevriranje željezničkim vagonima na industrijskim kolosijecima u Luci Ploče mora biti raspoređeno manevarsko osoblje koje čine dva radnika i to: vozač vučnog vozila (u daljnjem tekstu: vozač) i radnik koji rukovodi i rukuje manevriranjem vagona (u daljnjem tekstu: manevrista).

Članak 2.

Pojedini pojmovi koji se koriste u ovom prometno tehnološkom elaboratu imaju slijedeća značenja:

Industrijski kolosijek je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji se priključuje na željezničku prugu i služi za dopremu stvari željezničkim vozilima za pravnu osobu vlasnika odnosno posjednika toga kolosijeka te na kojem industrijska željeznica može obavljati i prijevoz za vlastite potrebe.

Skretnica je konstrukcija pružnoga gornjeg ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućuje vožnju po kolosijeku i prijelaz željezničkih vozila odnosno vlakova s jednoga kolosijeka na drugi.

Zaustavni put je propisani najveći dopušteni put postupnoga kočenja na željezničkoj pruzi odnosno kolosijeku za vlak odnosno manevarski sustav koji vozi najvećom dopuštenom brzinom.

Željezničko cestovni prijelaz je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga i drugoga željezničkog kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi i ceste u istoj razini.

Željezničko vozilo je vozilo s pripadajućim ugrađenim uređajima i opremom, namijenjeno za kretanje po željezničkoj pruzi.

Vučno vozilo je vozilo s vlastitim pogonom.

Krnji kolosijek je kolosijek koji je samo s jedne strane vezan sa susjednim kolosijekom i čiji kraj završava signalom kraja krnjeg kolosijeka, a na glavnom kolosijeku i prsobranom.

Manevarsko kretanje je svako pokretanje ili vožnja željezničkih vozila koje nije vožnja vlakom ili pružnog vozila. Svako pokretanje zaustavljenog vlaka koje nije nastavak vožnje smatra se manevarskim kretanjem.

LUČKA UPRAVA PLOČE

izvršni radnik je radnik koji obavlja poslove vezane uz sigurnost željezničkog sustava na kojima neposredno sudjeluje u odvijanju željezničkog prometa.

Vozni put je dio pruge po kojem će se obaviti vožnja vlakom. Vozni put za manevarske sastave naziva se manevarski vozni put.

izvanredni događaj je svaki događaj povezan s odvijanjem željezničkog prometa koji utječe na sigurnost željezničkog sustava, izvanredni događaji dijele se na incidente, nesreće i ozbiljne nesreće.

Osoblje vlaka je zajednički naziv za vlakopratno osoblje i osoblje vučnog vozila.

Vlakopratno osoblje je zajednički naziv za vlakovođu, manevriste na vlaku odnosno konduktere kod jednog vlaka.

Vodeće vozilo je prvo vozilo u smjeru kretanja vlaka iz kojeg se upravlja vožnjom i kočenjem vlaka.

Signal je sredstvo kojim se signalizira signalni znak.

Signalni znak je znak koji može imati značenje zapovijedi ili upozorenja.

Signalni znakovi su vidni i čujni.

Vidni signali su svjetlosni i likovni.

Članak 3.

Disponent Luke Ploče dužan je izdati pismeni radni nalog u kojem jasno naznačuje tko je radnik koji rukovodi manevriranjem, te isti uručiti izvršiteljima.

Manevarski radnici moraju biti stručno osposobljeni za obavljanje manevarskih zadaća.

Članak 4.

Manevarski sastav čini: vučno vozilo za vuču vagona i manevarsko osoblje.

Temeljiti opis pojedinih zadaća manevarskih radnika propisuje se od strane voditelja operative Luke Ploče.

Članak 5.

Svaki radnik mora imati na umu da ni jedan pravilnik i uputa ne može predvidjeti sve možebitne slučajeve i za njih propisati odredbe sukladno kojima se postupa. Zato se od izvršitelja očekuje osobno razmišljanje i inicijative koje nisu suprotne pravilima struke, tako da u svakom pojedinom slučaju zadrži prisebnost, brzo reagira i poduzme sve što je u interesu rada na siguran način kod izvođenja manevriranja.

Članak 6.

Disponent Luke Ploče mora osigurati manevarskim radnicima potrebna signalna sredstva i sredstva za osobnu zaštitu, te uvjeriti se da ih koriste za vrijeme rada.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Članak 7.

Manevrista za davanje signalnih znakova mora po danu imati zastavicu, a po noći signalnu lampu (bateriju) i usnu zviždaljku.

Članak 8.

Signalni znaci koji se daju pri manevriranju vučnim vozilom su slijedeći:

a) „NAPRIJED“

- danju: mahnuti signalnom zastavicom uspravno od dolje na gore,
- noću: mahnuti signalnom svjetiljkom od dolje na gore.

b) „STOJ“

- danju: mahnuti signalnom zastavicom u krug,
- noću: mahnuti u krug signalnom svjetiljkom.

c) Sporazumijevanje pri manevriranju može se obavljati usmeno, telefonski ili radiovezom.

Ako se za vrijeme davanja ovih signalnih znakova u blizini vučnog vozila nalazi manevarska lokomotiva, sporazumijevanje između vozača vučnog vozila i manevriste mora se odvijati usmeno (ne signalima) da se ne dovede u zabunu osoblje željezničke manevarske lokomotive.

Članak 9.

Kada željeznički prijevoznik postavi određenu grupu vagona na manipulacijsko mjesto (prema dnevnom planu rada Luke) onda se manevriranje vučnim vozilom smije obavljati unutar određenog kolosijeka, a nakon izvršene manipulacije s vagonima (ukrcaj-iskrcaj) traktorom vagon mogu povlačiti na prilazne kolosijeke unutar područja Luke Ploče.

Članak 10.

Prije početka manevriranja vozač prije samog ulaska u vozilo mora pregledati vagone da se uvjeri jesu li s vagona skinute sve naprave koje su služile za ukrcaj odnosno iskrcaj, a koje bi ugrozile daljnju vožnju, te pregledati teren ispred.

Manevrista je obavezan pregledati kolosijek u smjeru povlačenja vagona, te zaustavlja mogući prolaz vozila i ljudi.

Manevrista koji rukovodi i rukuje manevriranjem vozaču daje signalni znak za početak povlačenja vagona.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Članak 11.

Kod povlačenja vagona s gatova i pristaništa ne smiju se zatvoriti cestovni prijelazi koji se koriste za prijelaz cestovnih vozila preko željezničke pruge i operativnu komunikaciju prilikom iskrcaja i ukrcaja te manipulaciju teretom.

Zabranjeno je ostavljanje vagona van granica kolosijeka.

Članak 12.

Ukoliko manevriranje obavlja željeznički prijevoznik koji postavlja vagone na manipulativne kolosijeke sa svojim manevarskim radnicima tada se ne treba obavljati manevriranje vučnim vozilom – traktorom.

Članak 13.

Manevriranje vučnim vozilom obavlja se na slijedeći način:

Kvačenje vagona obavlja se željeznim lancem duljine 5 metar, koji je jednim svojim krajem vezan za odgovarajuću napravu na zadnjem dijelu vučnog vozila, a na drugom kraju ima kuku.

Kod otkopčavanja vagona najprije je potrebno ispustiti zrak iz sustava za kočenje a potom otkopčati vagone.

Pribor za vuču vagona (lanci i kuke) moraju biti ispitani i testirani od strane ovlaštene ustanove.

Vozač vučnog vozila je obvezan svakodnevno obavljati pregled lanaca i kuka, ako primijeti da je kuka ili lanac neispravan - oštećen ne smije s njim koristiti.

Manevrista je dužan kačiti kuku lanca za kuku na glavnom nosaču željezničkih vagona, te potom dati odgovarajući signal za manevriranje prema propisu članka 8. ovih uputa.

Manevristi je zabranjeno kvačenje kuka lanaca za bilo koji drugi dio vagona (nogostupe, stepenice, odbojnice i dr.).

Članak 14.

Vučnim vozilom se smije vući najviše 3 puna četveroosovinska ili 6 praznih vagona u jednoj grupi na ravnom kolosijeku.

Članak 15.

Na kolosijecima sa zavojem, po gatovima, dopušta se manevriranje i vuča istovremeno najviše po dva dvoosovinska vagona - ili jedan četveroosovinski vagon.

Članak 16.

Dok se obavi vuča vagona lanac za vuču mora biti smješten na vučnom vozilu. Ni u kojem slučaju ne smije se vuči po podu.

Članak 17.

Brzina vožnje za vrijeme manevriranja vučnim vozilom dopuštena je samo „korakom“ (ne veća od 5 km/h).

Članak 18.

Vozač koji obavlja vuču vagona mora za vrijeme vuče voziti vučno vozilo izvan kolosijeka, na svim mjestima gdje je to moguće s obzirom na širinu među-kolosiječnih prostora (profila).

Članak 19.

Svaku grupu vagona s kojom se manevrira manevrista mora pratiti na čelu manevarskog sastava opskrbljen propisanim signalnim sredstvima tj. ispred čela prvog vagona u smjeru vožnje ili ako vozač vuče vagona sa čelne strane ispred vučnog vozila, istovremeno mora osigurati manevarski put vožnje tj. promatrati prostor ispred vagona 10 do 15 metara dali je slobodan i spriječiti prolaz vozilima ili osobama koje se kreću u smjeru manevarskog prostora.

Članak 20.

Zabranjuje se bilo kakvo prevoženje radnika na vagonima kad su isti u pokretu za vrijeme vuče vučnog vozila.

Za vrijeme vuče vagona vučnim vozilom na vagonu koji ima ručnu vretenastu kočnicu na platformi mogu se nalaziti samo manevristi koji moraju biti upoznati s namjeravanim manevarskim radnjama i načinom kočenja vagona u pokretu.

Članak 21.

Manevrista ne smije obavljati zaustavljanje vagona u pokretu bilo kakvim predmetima (palete, otpaci željeza, drvo, tape i sl.) već samo ručnom ili pritvrdnom kočnicom vagona, odnosno kočionom papučom.

Članak 22.

Kod vagona ta kočnica nalazi se na njegovu donjemu srednjem dijelu, sa žuto obojenim kotačem, okretanjem kojega se pomiče kočno polužje. Za pritvrdne kočnice kočna masa ispisana je na boku vagona ispred vlastite mase vagona i uokvirena je crvenom bojom.

Kočno djelovanje takve kočnice ostvaruje se kao kod ručne vretenaste kočnice kojem se rukuje s platforme.

Prije početka manevriranja manevrist se mora uvjeriti u ispravnost kočnice koju zaposjeda.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Članak 23.

Kake jedna pritvrdna kočnica može zaustaviti dvanaest osovina tj. - tri vagona, prije početka manevriranja manevrista obavlja pripremu za ručno kočenje vagona na način da okreće kolo pritvrdne kočnice (priteže) dovoljno dobro da isti ne onemogućava slobodno kretanje vagona, a opet da se kraćim djelovanjem vagon zaustavi na željenom mjestu.

Članak 24.

Također namjena ručne ili pritvrdne kočnice je i osiguranje vagona od pokretanja pri ukrcaju i iskrcaju tereta, te osiguranje svih vagona od samopokretanja za što se koriste i tipski podmetači kojih treba imati u pripremi u dovoljnom broju.

Članak 25.

Prostor na kojem se obavlja manevriranje uporabom pritvrdne kočnice mora biti noću osvijetljen i osiguran od sklizanja, a sve prepreke s manevarske staze uklonjene.

Pritvrdnu kočnicu manevrista koristi isključivo s tla.

Članak 26.

Kvačenje vagona redovno obavlja jedan radnik i to manevrista. Istovremeni ulazak više radnika među vagone je strogo zabranjen.

Manevrista se može uvlačiti između vagona i obavljati zakopčavanje ili otkopčavanje samo kada vagoni miruju.

Članak 27.

Za vrijeme dok je manevrista između vagona, vozač vučnog vozila mora osigurati vučno vozilo i izaći iz vozila te zauzeti poziciju s vanjske strane vagona, te poduzeti potrebne mjere sigurnosti da radnik koji obavlja kvačenje ne bude ugrožen.

Članak 28.

Skretnicama u Luci Ploče može rukovati samo manevrista i on je odgovoran za njihov pravilan i ispravan položaj. Ukoliko primijeti da na skretnicama nema poklopca ili da je skretnica neispravna, obvezan je da o svom zapažanju obavijesti svog neposrednog rukovoditelja. Neposredni rukovoditelj je obvezan pismenim putem izvijestiti direktora sektora operativnih poslova.

Članak 29.

Vučno vozilo koje se upotrebljava za manevriranje vagona na industrijskim željezničkim kolosijecima mora imati ispravnu odgovarajuću zaštitnu mrežu na staklima kabine, zvučnu signalizaciju, kočnice, te svjetlosnu signalizaciju sprijeda stalno upaljenu.

Članak 30.

LUČKA UPRAVA PLOČE

Osiguranje prometa na cestovno željezničkom prijelazu tj. na križanju industrijskog kolosijeka i interne prometnice, u Luci Ploče osigurava se osobljem koje prati željeznička vozila. Sredstva za osiguranje koriste se: signalna svjetiljka, signalna zastavica i usna zviždaljka.

Članak 31.

Organizator rada na skladištu ili nadzornik prekrcaja na pristaništu koji rukovode prekrcajnim manipulacijama u suradnji s disponentom Luke Ploče dužni su odrediti područje rada svakom manevristi da im se ne sijeku putovi vožnje.

Članak 32.

Nakon završene manevre, a kod izbacivanja vagona do službenog izlaza, manevrista je dužan osigurati vagone od samo-pomicanja na taj način da ih najprije zakopča međusobno, a zatim upotrijebi kočnice na način da pritegne prvu i posljednju ručnu ili pritvrdnu kočnicu tj. onu na prvom i zadnjem vagonu.

Članak 33.

Ukoliko za vrijeme manevriranja željezničkim vagonima na industrijskom kolosijeku Luke Ploče dođe do izvanrednog događaja odgovorna osoba manevarskog sastava dužna je odmah izvijestiti dežurnog planera odnosno neposrednog rukovoditelja.

Do dolaska istražnog povjerenstva moraju se sačuvati svi tragovi, tj. ne smiju se obavljati nikakva pomicanja vozila osim u slučaju spašavanja ljudskih života ili u cilju sprečavanja nastanke veće štete.

Postupanje kod obrade izvanrednog događaja mora biti sukladno Pravilniku o postupanju u slučaju izvanrednog događaja na području željezničke infrastrukture na lučkom području luke Ploče.

Članak 34.

Radnici koji sudjeluju u manevarskim poslovima moraju se pridržavati mjera osobne zaštite pri čemu je zabranjeno:

- provlačiti se ispod vagona za vrijeme kretanja ili ulaziti radi otklanjanja smetnji,
- drvenu tapu stavljati kroz palce - zupce kotača,
- zadržavati se između utovarne rampe i skladišnog kolosijeka za vrijeme manevriranja
- ulaziti upravno u kolosijeke između vagona u pokretu međusobno udaljena manje od 20 me-tara,
- sjediti ili stajati na odbojniku, vlačnoj kuki ili kvačilu,
- stajati istodobno na stubama dvaju vagona u pokretu,

LUČKA UPRAVA PLOČE

- prelaziti preko kolosijeka neposredno ispred ili iza manevarskih vožnji,
- ulaziti između vagona radi otkopčavanja ako su u pokretu,
- davati signalne znakove za daljnje manevriranje prije nego što izađe iz kolosijeka radnik koji obavlja kopčanje,
- zaposjedati ručnu kočnicu vagona nakrcanih eksplozivnim tvarima ili vagona do njih,
- zaposjedati ručnu kočnicu na platformi vagona bez držača odnosno ograde,
- gurati vagone kotačima vučnog vozila,
- konzumirati alkohol ili druga sredstva ovisnosti, pušili ili prilaziti otvorenim plamenom

Članak 35.

Osoblje koje obavlja poslove manevriranja na industrijskim kolosijecima Luke Ploče osim ovog Prometno tehnološkog elaborata za obavljanje prometnih poslova na industrijskim kolosijecima Luke Ploče kao i svi zainteresirani moraju poznavati i pridržavati se odredbi općih i zakonskih propisa koji reguliraju djelatnost prometne službe.

Ovim prometno tehnološkim elaboratom kao i izmjenama i dopunama istog, putem redovitog poučavanja pismeno i na dokazan način podučava se sve zainteresirano osoblje. Sve izmjene i dopune dostavlja Lučka uprava Ploče.

Članak 36.

Svako nepoštivanje mjera sigurnosti na radu kod manevriranja vagonima na industrijskim, željezničkim kolosijecima u luci Ploče, kao i ne postupanje po ovim Pravilima predstavlja težu povredu radne dužnosti.

Članak 37.

Ova Pravila stupaju na snagu osmog dana od dana objave na oglasnoj ploči Lučke uprave Ploče.

Ravnatelj
dr.sc. Tomislav Batur



