



ORDINUL

Nr. din

privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

Având în vedere:

- art. 2, lit. ss) din Anexa la Hotărârea de Guvern nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR;

În temeiul:

- art. 8, alin. (1), lit. c), ale art. 16, alin. (2), lit. i) din Ordonanța de urgență nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;
- art. 9, alin. (4) din Hotărârea de Guvern nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul:

ORDIN

Art. 1. - Se aprobă cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar, prevăzute în Anexa nr. 1 la prezentul ordin care constituie norma națională de siguranță așa cum este definită la art. 3, pct. 23 din Ordonanța de urgență nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.

Art. 2. – Se aprobă prevederile pentru care administratorul de infrastructură feroviară/gestionarul de infrastructură feroviară decid preluarea sau după caz, adaptarea acestora în Sistemele de Management a Siguranței proprii în funcție de specificul activității desfășurate, prevăzute în Anexa nr. 2 la prezentul ordin.

Art. 3. – Se aprobă prevederile pentru care operatorii de transport feroviar și operatorii care efectuează numai manevră feroviară decid preluarea sau după caz, adaptarea acestora în Sistemele de Management a Siguranței proprii în funcție de specificul activității desfășurate desfășurate prevăzute în Anexa nr. 3 la prezentul ordin.

Art. 4. – Se aprobă cerințele pe baza cărora se elaborează procedurile proprii ale operatorilor de transport feroviar și operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, ca parte integrantă la Sistemul de Management a Siguranței, necesare pentru realizarea activităților specifice, prevăzut în Anexa nr. 4 la prezentul Ordin.

Art. 5. – Operatorii economici prevăzuți la art. 6 pun în aplicare prevederile art. 2, art. 3 și art. 4, după caz, cu identificarea tuturor pericolelor, precum și a altor elemente necesare, pentru a acoperi riscurile în materie de siguranță în conformitate cu evaluarea riscurilor din activitățile specifice proprii și de interfață și asigură instruirea și examinarea întregului personal cu responsabilități în siguranța circulației, din prevederile cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar prevăzute în Anexa nr.1, precum și din prevederile Sistemului de Management al Siguranței propriu sau procedurilor specifice proprii revizuite conform anexelor nr. 2, nr. 3 și nr. 4.

Art. 6. – Prevederile prezentului ordin se aplică administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară, operatorilor de transport feroviar și operatorii care efectuează numai manevră feroviară, denumiți în continuare operatori economici.

Art. 7. – (1) Anexele nr. 2, nr. 3 și nr. 4 de la prezentul ordin se abrogă la 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului ordin.

(2) Anexele nr. 2, nr. 3 și nr. 4 la prezentul ordin fac obiectul unei Metodologii elaborate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, până la data abrogării acestora, care va fi publicată pe pagina proprie de internet.

(3) Metodologia are drept scop, stabilirea cerințelor pentru realizarea activităților specifice din anexele nr. 2, nr. 3 și nr. 4, pe baza cărora vor fi elaborate procedurile proprii ale operatorilor economici acceptate de ASFR, ulterior intrării în vigoare a prezentului ordin.

Art. 8. - Verificarea respectării prevederilor art. 2 ÷ 4 din prezentul ordin se face de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.

Art. 9. - Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR și operatorii economici prevăzuți la art.5, vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 10. - Anexele 1-4 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 11. La 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului ordin, se abrogă:

- a) Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1816/2005 privind aprobarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005 publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1064bis din 28 noiembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare.
- b) Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2229/2006 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2006, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.23 din 15 ianuarie 2007, cu modificările și completările ulterioare.
- c) Ordinul ministrului transporturilor nr. 256/2013 privind aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 198 din 08 aprilie 2013, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 12. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu excepția Anexei nr. 1 care intră în vigoare la 12 luni de la publicare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
SORIN MIHAI GRINDEANU**

SECRETAR DE STAT
Ionuț - Cristian SĂVOIU

SECRETAR GENERAL
Mariana IONIȚĂ

SECRETAR GENERAL ADJUNCT
Adrian Daniel GĂVRUȚA

DIRECȚIA JURIDICĂ
DIRECTOR
Alexandra SAVU

SERVICIUL AFACERI EUROPENE ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE
ȘEF SERVICIU
Gabriela SÎRBU

DIRECȚIA TRANSPORT FERROVIAR
DIRECTOR
Mihaela MOCANU

**CERINȚELE PRIVIND EXPLOATAREA ȘI GESTIONAREA TRAFICULUI
FEROVIAR**

CUPRINS

Partea I Dispoziții generale	3
Capitolul I Conținutul și sfera de aplicare a cerințelor	3
Capitolul II Planul tehnic de exploatare a stației	10
Capitolul III Instrucțiunea de exploatare și documentele însoțitoare ale trenului	10
Secțiunea 1 Instrucțiunea de exploatare	10
Secțiunea a 2-a Arătarea vagoanelor trenului	12
Partea a II-a Executarea manevrei și compunerea trenurilor	12
Capitolul I Executarea manevrei	12
Secțiunea 1 Reguli generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei	12
Secțiunea a 2-a Manevra cu locomotiva	17
Secțiunea a 3-a Manevra cu alte mijloace	20
Secțiunea a 4-a Manevra în linie curentă	21
Secțiunea a 5-a Întrebuințarea frânelor și a saboților de mână la manevră	21
Secțiunea a 6-a Asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii	22
Secțiunea a 7-a Retragerea și oprirea manevrei în vederea primirii, trecerii și expedierii trenurilor	24
Secțiunea a 8-a Oprirea vehiculelor feroviare fugite	24
Capitolul II Compunerea trenurilor	25
Secțiunea 1 Reguli generale la compunerea trenurilor	25
Partea a III-a Circulația trenurilor	26
Capitolul I Organizarea circulației trenurilor	26
Secțiunea 1 Puncte de secționare	26
Secțiunea a 2-a Limitele incintei unei stații	26
Secțiunea a 3-a Mersul trenurilor	26
Secțiunea a 4-a Vitezele de circulație a trenurilor	27
Secțiunea a 5-a Rangul trenurilor	28
Secțiunea a 6-a Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație	28
Secțiunea a 7-a Reguli generale privind circulația trenurilor	30
Secțiunea a 8-a Sistemele de organizare a circulației trenurilor	32
Secțiunea a 9-a Reglementări privind ocuparea liniei curente	32
Secțiunea a 10-a Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie automat	34
Secțiunea a 11-a Organizarea și monitorizarea circulației trenurilor prin sistemul informatic integrat IRIS pentru dirijarea traficului feroviar	36
Capitolul II Dispoziții speciale privind organizarea circulației trenurilor	36
Secțiunea 1 Circulația trenurilor pe linia din stânga a căii duble. Circulația trenurilor pe linie falsă	36
Secțiunea a 2-a Circulația trenurilor prin punctele de secționare cu serviciul de mișcare suspendat temporar	37
Secțiunea a 3-a Oprirea neprevăzută a unui tren în linie curentă	38
Secțiunea a 4-a Circulația mijloacelor de ajutor, intervenție și a UAM pe linia curentă	41
Secțiunea a 5-a Circulația trenurilor în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație	41
Secțiunea a 6-a Restricțiile de viteză	48
Partea a IV-a Eliberarea liniei curente sau a liniei directe dintr-o stație CFR	49
Partea a V-a Conducerea locomotivei	50

Secțiunea 1 Conducerea locomotivei în remorcarea trenului	50
Secțiunea a 2-a Punerea în serviciu a locomotivei	50
Secțiunea a 3-a Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă	51
Secțiunea a 4-a Obligațiile personalului de locomotivă în parcurs	52
Anexa nr. 1 Cazurile în care se înmânează mecanicului instrucțiune de exploatare	54
Anexa nr. 2 Procentele de masă frânată în funcție de pantă, pentru menținerea pe loc a trenurilor cu frânele de mână	58
Anexa nr. 3 Formular-cadru pentru planul de manevră	59
Anexa nr. 4 Vitezele maxime de circulație admise la trenurile de marfă care au în compunere vagoane transpuse	61
Anexa nr. 5. Vitezele maxime de circulație ale trenurilor în funcție de numărul, modul de așezare, legare sau nelegare la tren și frână a locomotiveor în acțiune și tipul frânei trenului	62
Anexa nr. 6 Vitezele maxime de circulație ale locomotivelor electrice, diesel și cu abur, când circulă izolat, în funcție de pante	64
Anexa nr. 7 Vitezele maxime de circulație ale trenurilor pentru continuarea mersului când se produc, în remorcare, unele defecte la locomotivele, ramele electrice sau automotoarele în acțiune	65
Anexa nr. 8 Limitarea vitezei de circulație a trenului	66

PARTEA I
DISPOZIȚII GENERALE
CAPITOLUL I
CONȚINUTUL ȘI SFERA DE APLICARE A CERINTELOR

Art. 1. - (1) Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar conțin reglementările în baza cărora se execută circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe liniile infrastructurii feroviare din România, precum și pe liniile ferate industriale cu acces la aceasta, în condiții de siguranța circulației și securitate a transporturilor.

(2) Prevederile prezentelor cerințe se aplică pentru viteze maxime de circulație mai mici sau egale cu 160 km/h;

Art. 2. - (1) Prevederile prezentelor cerințe sunt obligatorii pentru administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar și operatorii care efectuează numai manevră feroviară.

(2) Secțiunile prezentelor cerințe trebuie cunoscute de către personalul de specialitate al fiecărui operator economic menționat la alin. (1) și se stabilesc prin tematicile-cadru utilizate în procesele de instruire și autorizare, în raport cu specificul activităților și al operațiunilor de transport feroviar desfășurate de către acest personal.

(3) Siguranța feroviară este conceptul potrivit căruia operațiunile de transport pe căile ferate trebuie să se desfășoare fără pericol pentru persoane, pentru bunurile și mărfurile încredințate la transport, pentru vehiculele feroviare, pentru infrastructură, precum și pentru mediul înconjurător.

Art. 3. - (1) Cazurile în care se înmânează mecanicului de locomotivă instrucțiuni de exploatare (ordin de circulație) sunt prevăzute în Anexa nr. 1.

(2) Procentele de masă frânată în funcție de pantă, pentru menținerea pe loc a trenurilor cu frânele de mână sunt prevăzute în Anexa nr. 2.

(3) Modelul formularului pentru planul de manevră este prevăzut în Anexa nr. 3.

(4) Vitezele maxime de circulație admise la trenurile de marfă care au în compunere vagoane transpuse sunt prevăzute în Anexa nr. 4.

(5) Vitezele maxime de circulație ale trenurilor în funcție de numărul, modul de așezare, legare sau nelegare la tren și frână a locomotivelor în acțiune și tipul frânei trenului sunt prevăzute în Anexa nr. 5.

(6) Vitezele maxime de circulație ale locomotivelor electrice, diesel și cu abur, când circulă izolat, în funcție de pante sunt prevăzute în Anexa nr. 6.

(7) Vitezele maxime de circulație ale trenurilor pentru continuarea mersului când se produc, în remorcare, unele defecte la locomotivele, ramele electrice sau automotoarele în acțiune sunt prevăzute în Anexa nr. 7.

(8) Limitarea vitezei de circulație a trenului este prevăzută în Anexa nr. 8.

Art. 4. - Anexele nr. 1 ÷ 8 fac parte integrantă din prezentele cerințe.

Art. 5. - În sensul prezentelor cerințe, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

- 1. Acul macazului** - Element mobil de formă specială component al aparatului de cale care, prin manevrare și fixare într-una din pozițiile extreme, permite trecerea vehiculelor de pe o linie pe alta.
- 2. Administrator al infrastructurii feroviare** - Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. - compania responsabilă pentru dezvoltarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării, potrivit obiectului de activitate/competențelor acesteia, conform legislației de înființare și funcționare.
- 3. Agent** - Salariat calificat și autorizat pentru îndeplinirea unei funcții cu responsabilități în siguranța circulației, care desfășoară activități în legătură cu circulația trenurilor, efectuarea manevrei, conducerea vehiculelor feroviare motoare, precum și de manipulare a instalațiilor sau echipamentelor de siguranța circulației. Agentul poate fi autorizat să execute și o parte din operațiile tehnologice specifice altei funcții, având în acest sens atribuțiile și responsabilitățile corespunzătoare.
- 4. Aparat de cale** - Ansamblul compus din șină, traverse și elemente mecanice, care asigură trecerea vehiculelor feroviare de pe o linie de cale ferată pe alta. Aparatul de cale cuprinde:

- macazul propriu-zis, dispozitivul de manevrare - barele de tracțiune și/sau conexiune - dispozitivul de zăvorâre, șinele de legătură, inima de încrucișare, aripile și contrașinele.
5. **Arătarea vagoanelor trenului** - formular tipizat folosit pentru evidențierea vagoanelor/vehicule din trenurile de călători și marfă care se completează conform datelor cerute. Arătarea se întocmește în numărul necesar de exemplare, prin calchiere sau în format electronic, atât pentru trenuri cât și pentru grupuri de vagoane care se atașează sau se detașează în parcurs. În arătare se marchează obligatoriu date privind vehiculele feroviare și încărcătura acestora care impun anumite condiții de circulație. Arătarea se semnează de cel care o întocmește, de cel care o verifică, precum și de predătorul, respectiv primitorul vagoanelor înscrise în cazul în care formularul este folosit pentru predarea respectiv primirea vagoanelor. Arătarea vagoanelor va conține cel puțin următoarele date: denumirea și codul stației, numărul trenului, date de plecare, mențiuni la îndrumare, numărul, seria și lungimea vehiculului, numărul de osii, starea de gol/încărcat, masa tara/netă/brută, masele frânate ale vehiculului automat/ de mână, denumire marfă, stația de predare și de destinație, trafic călători/marfă.
 6. **Aviz de plecare** - Comunicare transmisă de IDM din stația care a expedit un tren către IDM din stația care urmează să primească trenul, conținând ora efectivă de plecare care se înscrie de către fiecare IDM în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, notându-se sub formă de fracție: la numărător ora efectivă de plecare -trecere, iar la numitor ora reală de transmitere și primire.
 7. **BAR** - Buletin de avizare a restricțiilor de viteză, valabil pe o perioadă stabilită (de obicei decadă).
 8. **Bară de conexiune** - Element metalic de asamblare a acelor unui aparat de cale, având rolul de a păstra constantă distanța între ele.
 9. **Bară de tracțiune** - Element metalic de asamblare a barei de conexiune cu dispozitivul de manevrare.
 10. **Barieră** - Dispozitiv cu cumpene amplasate de o parte și de alta a liniilor, la o trecere la nivel amenajată pentru circulația rutieră, care se manipulează mecanic, manual sau electric prin care se avertizează și se ordonă oprirea vehiculelor rutiere.
 11. **BAT** - Instalație de semnalizare automată amplasată la trecerile la nivel prevăzută cu semibariere și semnalizare optică și acustică pentru avertizarea participanților la trafic în vederea opririi acestora.
 12. **BLA** - Bloc de linie automat - instalație ce permite ocuparea liniei curente de către mai multe trenuri care circulă în același sens de mers pe distanța dintre două stații vecine, prin secționarea acesteia în porțiuni de linie denumite sectoare de bloc de linie automat, acoperite de semnale luminoase.
 13. **BLA banalizat** - BLA care funcționează pe ambele sensuri ale unui fir de circulație.
 14. **BLA specializat** - BLA cu care este prevăzut numai sensul normal de circulație al unei linii duble. Sensul normal de circulație pe cale dublă la calea ferată română este pe linia din dreapta a căii duble.
 15. **BLAS** - Blocul de linie automat simplificat trebuie să îndeplinească toate condițiile blocului de linie automat, cu excepția posibilității de expedieri succesive a mai multor trenuri la interval de sector de bloc de la stația expeditoare spre stația primitoare, neavând semnale intermediare.
 16. **Brocuri** - Acumulări de material pe suprafața de rulare a roții care fac ca roata vehiculului feroviar să nu mai ruleze lin, să salte vehiculul care prin cădere poate conduce la ruperi de șine sau agățarea și blocarea sabotului vagonului, conducând la deraierea vehiculului. Acestea se depistează prin zgomotul specific produs numai în timpul rulării.
 17. **Cale liberă** - înțelegere telefonică - Sistem de organizare a circulației trenurilor care permite ocuparea liniei curente numai de către un tren sau un convoi de manevră, pe baza unei înțelegeri telefonice care se stabilește în scris între IDM dispozitor din punctul de secționare din care se expediază trenul/convoitul de manevră și IDM dispozitor din punctul de secționare în care se primește trenul/convoitul de manevră.
 18. **CAM** - Comandă automată a macazurilor în triaje - ansamblu de echipamente cu care se comandă și se controlează manevrarea macazurilor la triere, cu respectarea condițiilor de siguranță specifice.
 19. **CE** - Instalații de centralizare electronică - ansamblu de echipamente electrice, electronice și de tehnică de calcul cu care IDM, prin intermediul unei interfețe și a altor componente specifice,

comandă și controlează în condiții de siguranță realizarea parcursurilor și punerea pe liber a semnalelor luminoase de circulație sau de manevră.

20. **CED** - Instalații de centralizare electrodinamică - ansamblul de echipamente electrice și electronice cu care IDM, prin intermediul unui pupitru sinoptic, comandă și controlează în condiții de siguranță realizarea parcursurilor și punerea pe liber a semnalelor luminoase de circulație sau de manevră.
21. **CEM** - Instalații de centralizare electromecanică - ansamblul de echipamente electromecanice cu care IDM controlează manevrarea și zăvorârea macazurilor în condiții de siguranță, în vederea punerii pe liber a semnalelor mecanice sau luminoase.
22. **Cocoașă de triere** - Infrastructură a căii cu un profil longitudinal special, realizat între grupa de primire (A) și grupa de triere (B) ale unei stații tehnice sau de triaj. Profilul se compune, în sensul de triere, dintr-o rampă de împingere pe care se dezleagă vagoanele, un palier în vârful cocoașei și o pantă de accelerare spre grupa de triere pe care vagoanele rulează în baza forței de gravitație cu o viteză ce se poate modera manual sau mecanic în parcursul lor spre liniile grupei de triere, unde se opresc la locul destinat, cu frâne de mână sau saboți de mână.
23. **Coloană de manevră** - Instalație exterioară care permite manipularea locală de către un agent, a macazurilor și semnalelor, în scopul executării unor mișcări de manevră.
24. **Comandă** - Ordin care se transmite scris, verbal sau prin instalație TC de către IDM în vederea executării parcursului de intrare, ieșire sau trecere a unui tren prin stație sau pe la un post din linie curentă.
25. **Conducere centralizată** - Sistem de circulație a trenurilor utilizat pe unele secții de circulație cu trafic redus în care circulația trenurilor și activitatea de manevră sunt conduse direct de către operatorul de circulație.
26. **Condica portativă** - Condică aflată în dotarea stației în care se înscriu - la locul desfășurării unor lucrări privind siguranța circulației - orele de începere/terminare a lucrărilor de întreținere și reparație a liniilor, aparatelor de cale și instalațiilor de siguranța circulației, respectiv ora de repunere în funcțiune a acestora, precum și consimțământul scris transmis cu număr și oră de către personalul de întreținere linii și/sau instalații, în vederea executării parcursurilor de circulație și manevră.
27. **Consimțământ scris** - Încuviințarea sau acceptul scris dat cu număr de ordine și oră, dintr-un registru de comenzi sau din condica portativă, prin care se admite efectuarea unor operații prevăzute în reglementările specifice sau în PTE și care poate fi transmis telefonic, cu număr și oră.
28. **Consimțământ verbal** - Încuviințarea sau acceptul dat de către un agent prin care se admite efectuarea unor operații care nu necesită avizul scris al acestuia.
29. **Continuarea parcursului de primire** - Porțiunea de linie cuprinsă între semnalul de ieșire sau de parcurs, respectiv marca de siguranță de la ieșire a liniei pe care urmează a fi primit trenul dacă aceasta nu are semnal de ieșire și primul semnal de circulație de sens contrar,
30. **Contraacul macazului** - Șine exterioare, una în continuarea firului exterior direct iar cealaltă în continuarea firului exterior abătut de care se lipesc vârfurile acelor.
31. **Contrașină** - Șină sau profil special de ghidare, montat în lungul căii pe anumite porțiuni - curbe, treceri la nivel, în dreptul inimii de încrucișare etc.- având rolul de ghidare a roții și de a împiedica deraierea, de a reduce uzura șinelor în curbă sau de a păstra dimensiunea jgheabului necesar rulării la trecerea la nivel.
32. **Convoi de manevră** - Un grup de vehicule feroviare legate între ele, care se manevrează prin tragere sau împingere, între grupele de linii ale aceleiași stații cu sau fără depășirea incintei stației, precum și între stație și o linie a unui operator economic, conform prevederilor stabilite în PTE.
33. **Cuplă** - Aparat de tracțiune și legare prin intermediul căruia se leagă două vehicule feroviare între ele.
34. **Debleu** - Săpătură deschisă, de formă regulată executată sub nivelul terenului natural, pentru realizarea platformei unei căi ferate.
35. **Declivitate** - Raportul dintre diferența de nivel dintre două puncte consecutive stabilite ale unui traseu și distanța orizontală dintre aceste puncte, exprimat în mm/m sau ‰.
36. **Dispecer circulație** - Salariat care coordonează activitatea de circulație pe rețeaua feroviară sau pe o parte a acesteia, având competențe de a lua decizii operative corespunzătoare.

37. **Dispecer energetic feroviar** - Salariat care coordonează activitatea de exploatare a liniei de contact pentru tracțiunea electrică.
38. **Display** - Afișaj pe monitor color într-o grafică stabilă, utilizat la instalațiile CE, sisteme informatice sau pentru informarea publicului în legătură cu mersul trenurilor de călători.
39. **Dispozitiv de manevrare** - Dispozitiv care permite manevrarea acelor unui macaz.
40. **Dispoziție scrisă** - Ordin în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare care se transmite prin mijloace de telecomunicație și care se înregistrează și se confirmă cu număr, oră și semnătură.
41. **Dispoziție verbală** - Ordin care se transmite direct sau prin mijloacele de telecomunicație și care nu se înregistrează.
42. **Distanță de circulație** - porțiunea de linie cuprinsă între două puncte de secționare pe care nu trebuie să se găsească în același timp decât un singur tren.
43. **Dublă joncțiune** - Dispozitiv format din patru aparate de cale, două linii de încrucișare dublă și linii de legătură, montat pentru a permite circulația vehiculelor feroviare de pe o linie pe alta.
44. **Eclise** - Piese de asamblare a șinelor de cale ferată care se aplică sub coroana șinei și care servesc la îmbinarea a două șine consecutive, pentru asigurarea continuității de rulare pe acestea. Eclisele se folosesc și pentru blocarea prin eclisare a acelor macazului a cărui poziție nu trebuie schimbată din considerente de siguranța circulației.
45. **Fixător de vârf** - Dispozitiv având rolul de a asigura lipirea acului unui macaz de contraacul său și zăvorârea în poziția comandată.
46. **Frâna de cale** - Dispozitiv de reducere a vitezei vagoanelor care se triază pe cocoșă, acționat telecomandat sau automat, astfel încât vagoanele să se oprească pe liniile de acumulare, fără ca viteza de ciocnire cu vehiculele triate anterior, să afecteze vehiculele feroviare sau marfa transportată.
47. **Gabarit de liberă trecere** - Contur geometric limită, transversal în plan vertical și perpendicular pe axa longitudinală a căii, în interiorul căruia, afară de materialul rulant, nu se admite să pătrundă nici o parte a construcțiilor - poduri, tuneluri, pasaje superioare, pasarele - sau a instalațiilor fixe - semnale, coloane și altele asemenea - și nici materiale sau obiecte depozitate de-a lungul liniei curente sau în stații.
48. **Gestionar de infrastructură feroviară** - orice persoană juridică sau grup de persoane juridice înregistrate în România care au ca obiect de activitate întreținerea și exploatarea infrastructurii feroviare.
49. **Grafic de circulație** - Reprezentarea grafică a mersurilor de tren în timp și spațiu, pe o durată de 24 de ore, după un plan de mers dinainte stabilit.
50. **Grupă de expediere** - D - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată pregătirii și expedierii trenurilor.
51. **Grupă de primire** - A - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată pentru primirea trenurilor de marfă și pregătirea acestora în vederea descompunerii.
52. **Grupă de retriere** - C - Grupă de linii în stațiile de triaj afectată pentru retrierea vagoanelor acumulate în grupa B în vederea aranjării vagoanelor în trenurile de marfă, în ordinea stabilită de reglementările specifice.
53. **Grupă tehnică** - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată pentru compunerea, salubritatea și pregătirea tehnică a trenurilor.
54. **Grupă de triere** - B - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată acumulării vagoanelor de marfă triate, în vederea formării trenurilor.
55. **Haltă de călători** - Haltă deschisă pentru traficul de călători, cu vânzător de bilete, notată cu hc, sau fără vânzător de bilete, notată cu h, care nu este punct de secționare.
56. **Haltă comercială (hcv)** - Haltă afiliată unei stații de cale ferată deschisă pentru traficul de călători și pentru traficul de mărfuri.
57. **Haltă de mișcare (Hm)** - Punct de secționare deschis pentru traficul de călători și pentru traficul de mărfuri.
58. **Impiecat de mișcare** - IDM - Salariat absolvent al unui curs de calificare, autorizat să organizeze și să execute activități în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare într-o stație de cale ferată.
59. **Intercity - IC** - Trenuri de călători care circulă în rangul II pe rețeaua CFR, făcând legătura între marile orașe.

58. **Instrucțiune de exploatare** - un formular tipizat și înseriat care include informații transmise digital, verbal, fizic pe hârtie sau sub formă de instrucțiuni verbale care trebuie notate în scris de mecanicul de locomotivă sau prin alte metode sigure de comunicare cu același nivel de informare.
59. **IDM dispozitor** - IDM care are dreptul să manipuleze instalațiile de siguranța circulației, să ceară și să obțină cale liberă, să dispună executarea tuturor operațiilor legate de primirea, expedierea, trecerea trenurilor, executarea manevrei și utilizarea mijloacelor pe care le are la dispoziție, precum și alte operații de exploatare.
60. **IDM exterior** - IDM care din ordinul IDM dispozitor execută sarcini privind activitatea de pregătire a expedierii trenurilor, expedierea acestora la timp, precum și alte operații în funcție de volumul de lucru și specificul stației.
61. **IDM localist** - IDM care, în stațiile de cale ferată cu activitate complexă, preia o parte din sarcinile IDM dispozitor în special cele legate de comunicările cu stațiile vecine și cu operatorul de circulație, aflându-se în subordinea directă a IDM dispozitor.
62. **Incinta stației** - Spațiul cuprins între semnalele de intrare ale unei stații sau halte de mișcare, pe care se află liniile, instalațiile și construcțiile necesare desfășurării activităților în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.
63. **Inimă de încrucișare** - Ansamblu de piese metalice din componența aparatului de cale, ce permite trecerea vehiculelor feroviare de pe o linie pe alta.
64. **Instalație de asigurare cu încuietori cu chei, cu și fără interblocare** - Ansamblul de echipamente mecanice și electrice cu care IDM, împreună cu revizorii de ace și/sau acarii, asigură încuierea macazurilor și punerea semnalelor mecanice pe liber numai dacă acestea sunt poziționate corespunzător parcursului comandat pentru trecerea trenului.
65. **Încuviințare** - Accept dat de către IDM, în scris sau verbal, pentru întreținerea, verificarea și revizia unor instalații în cazurile prevăzute în prezentele cerințe, precum și pentru circulația unor vehicule feroviare fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele.
66. **Joantă** - Ansamblu constructiv care asigură legătura între capetele a două șine adiacente, pentru realizarea continuității mecanice a firului de șină și a suprafețelor de rulare ale ciupercii șinei.
67. **Joantă izolantă** - Joantă care realizează întreruperea circuitului electric între capetele a două cupoane de șine consecutive.
68. **Joantă de racordare** - Joanta care realizează legătura între două șine de cale ferată de tip diferit.
69. **Joantă izolantă fără gabarit** - Joantă izolantă aflată în cale într-un loc în care vagoanele aflate în staționare intră în gabaritul de liberă trecere al liniei vecine.
70. **Joncțiune** - Punctul unde se realizează conexiunea unor elemente ale liniilor de cale ferată între ele.
71. **Limită de manevră a stației** - punctul până la care se pot executa mișcări de manevră fără a depăși limita incintei stației. Limita de manevră este marcată pe teren prin semnalul de intrare al stației pe cale simplă, respectiv indicatorul fix de acoperire al punctului de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată sau prin semnalul de intrare al liniei normale pe secții cu cale dublă când linia dublă nu este prevăzută cu semnal de intrare.
72. **Linie abătută** - Linie de circulație care se ramifică prin aparatele de cale din linia directă.
73. **Linie curentă** - Porțiunea de linie cuprinsă între două semnale de intrare din sensuri opuse a două stații vecine
74. **Linie de circulație, manevră, încărcare/descărcare, tragere, garare, depozit** - Linii construite și afectate prin PTE unui anumit scop, afectare ce nu se poate schimba decât în anumite condiții prevăzute de reglementările specifice.
75. **Linie de evitare** - Linie înfundată construită la capetele stațiilor sau în punctele de joncțiune cu liniile operatorilor economici, cu scopul de a asigura îndeplinirea condițiilor pentru efectuarea parcursurilor simultane de circulație și manevră precum și pentru a evita fugirea vagoanelor care staționează pe liniile stației sau pe liniile operatorilor economici spre linia curentă sau accesul nepermis pe liniile stației de pe liniile operatorilor economici.
76. **Linie directă** - Linie situată în incinta stației aflată în prelungirea liniei curente, fără abatere la intrare sau ieșire.
77. **Linie de peage** - Linie care unește două stații ale unei administrații de cale ferată, trecând pe teritoriul unei administrații de cale ferată vecine.
78. **Linie de scăpare** - Linie înfundată construită în scopul de a opri un tren scăpat sau vagoane fugite pe secții de circulație cu pante mari, pentru a proteja distanța de circulație următoare.

79. **LFI** - linie ferată industrială - linii pe care se desfășoară operațiuni de transport feroviar, precum și servicii conexe sau adiacente acestora și care nu sunt administrate de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A.
80. **Linii încălecate** - Linii de ecartament diferit în care cel puțin un fir de șină al unei linii este amplasat între firele de șină ale celeilalte linii așezate pe același terasament.
81. **Loc plan** - Zonă plană pe suprafața de rulare a roților vehiculelor de cale ferată, care face ca roata vagonului să nu ruleze normal, producând zgomot puternic și săltarea violentă a boghiului și/sau a vagonului.
82. **Luminoschemă** - tablou sinoptic pe care sunt amplasate elemente optice astfel încât să se redea configurația geografică și funcțională a liniilor, macazurilor și semnalelor dintr-o stație de cale ferată, precum și informații necesare efectuării activității de circulație a trenurilor și de manevră.
83. **Lungimea utilă a liniei** - Lungimea unei linii, măsurată între mărcile de siguranță, sau între marca de siguranță și semnalul de ieșire, dacă acesta se află înaintea mărcii de siguranță.
84. **Macaz** - Subansamblu al unui aparat de cale compus din ace, contraace, șine de legătură, traverse și material mărunț de cale.
85. **Macaz de acoperire** - Macazul care separă parcursurile de manevră sau circulație incompatibile.
86. **Macaz conjugat** - Macaz care nu se poate manipula decât dacă macazul sau sabotul cu care este în dependență se află în poziția stabilită prin programul de zăvorâre.
87. **Manevră unghiulară** - Mișcarea de manevră ce se execută în stații înzestrate cu instalații CED sau CE, de pe o linie pe alta, cu schimbarea sensului de mers, pe baza indicațiilor semnalelor luminoase de manevră și parcursului executat.
88. **Marcă de siguranță** - Element de semnalizare amplasat între două linii alăturate, care stabilește limita zonei de staționare a vehiculelor feroviare pe o linie, fără ca acestea să afecteze gabaritul de liberă trecere pe linia vecină.
89. **Munca de noapte** - munca prestată între orele 22:00-6:00.
90. **Operator de circulație** - Salariat aparținând administratorului infrastructurii feroviare publice care conduce activitatea de circulație a trenurilor pe una sau mai multe secții de circulație, având în subordine IDM din stațiile situate pe secțiile respective, sau agenții punctelor de secționare în cazul secțiilor cu conducere centralizată a circulației trenurilor.
91. **Operator care efectuează numai manevră feroviară** – Persoană juridică română, cu capital de stat și/sau privat, a cărei activitate principală în domeniul transportului feroviar constă numai în efectuarea de operațiuni de manevră pe căile ferate din România și care deține licență și certificat unic de siguranță.
92. **Operator de transport feroviar** - orice entitate publică sau privată autorizată în conformitate cu reglementările în vigoare, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de aceasta; sunt incluse de asemenea societăți care asigură doar tracțiunea.
93. **Operațiuni de transport feroviar** - circulația trenurilor și manevra feroviară - precum și serviciile adiacente (activități care se desfășoară în legătură nemijlocită cu/sau în timpul transportului feroviar) și conexe acestuia (activitățile care au ca obiect asigurarea desfășurării în siguranță a transportului feroviar).
94. **Odihna la domiciliu** - perioada care nu reprezintă timp de muncă și este exclusiv la dispoziția personalului de locomotivă.
95. **Odihna în afara domiciliului** - perioada în care personalul de locomotivă se află la dispoziția angajatorului și efectuează odihnă în dormitoare special amenajate sau în unități de cazare.
96. **Pantă** - Porțiunea de linie de cale ferată înclinată față de orizontală pe care vehiculele feroviare o parcurg, în sensul coborârii acesteia.
97. **Parcurs de expediere** - Porțiunea de linie cuprinsă între primul vehicul din capul trenului ce se expediază și semnalul de intrare al stației din sensul opus pe direcția de mers.
98. **Parcurs de intrare** - Porțiunea de linie care cuprinde aparatele de cale și liniile de legătură dintre acestea, de la primul macaz de intrare până la marca de siguranță a liniei de primire amplasată în capătul pe unde intră trenul.
99. **Parcurs de ieșire** - Porțiunea de linie care cuprinde aparatele de cale și liniile de legătură dintre acestea, de la marca de siguranță a liniei de ieșire și până la ultimul macaz inclusiv peste care trece trenul la ieșirea din stație.

- 100. Parcurs de primire** - Porțiunea de linie cuprinsă între semnalul de intrare și semnalul de ieșire sau porțiunea de linie cuprinsă între semnalul de intrare și marca de siguranță de la ieșire a liniei pe care va fi primit trenul, când această linie nu are semnal individual de ieșire.
- 101. Parcurs de manevră** - Porțiunea de linii și macazuri pentru care au fost asigurate condițiile de siguranța circulației, necesară efectuării unei operațiuni de manevră.
- 102. Parcursuri compatibile** - Parcursuri care se pot executa simultan, fără a periclita siguranța circulației
- 103. Partidă de manevră** - formație compusă din conducătorul de manevră și cel puțin un agent autorizat pentru efectuarea manevrei. Manevra poate fi efectuată numai de către un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, denumit conducător de manevră, cu respectarea prezentelor cerințe precum și a-celoralte norme naționale de siguranță.
- 104. Personal de tren** - Formație compusă din cel puțin mecanicul trenului și mecanicul ajutor sau șeful de tren, respectiv alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren, sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, conductorul de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate. În plus, pentru desfășurarea activității privind circulația trenurilor și manevra, trenul poate fi deservit și de alt personal autorizat.
- 105. Personal de locomotivă**-Personalul autorizat și certificat care prin sarcinile pe care le deține conduce și deservește locomotiva în timpul programului de lucru pentru care a fost comandat, din această categorie facand parte mecanicul si mecanicul ajutor.
- 106. Plan de manevră** - Dispoziție scrisă sau verbală transmisă conducătorului manevrei de către IDM sau operatorul de manevră, prin care se stabilesc operațiile de manevră ce urmează a fi executate precum și condițiile de efectuare a acestora.
- 107. Post de macazuri** - Post deservit de unul sau mai mulți agenți care manipulează macazurile aflate într-o anumită zonă din incinta stației și care servește la efectuarea circulației trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.
- 108. Punct de secționare** - Amenajare constând din dispozitiv de linii, construcții și instalații sau părți componente ale unei instalații (semnale luminoase BLA) care determină capacitatea de circulație; două puncte de secționare delimitează distanța pe care nu trebuie să se găsească în același timp decât un singur tren.
- 109. Porțiune de linie slăbită** - Porțiunea de linie care impune circulația trenurilor cu viteză redusă față de cea prevăzută în livretul cu mersul trenurilor.
- 110. Rambleu** - Umplutură de formă regulată executată din pământ sau alte materiale de masă peste nivelul natural al terenului, servind la realizarea platformei căii.
- 111. Rampă** - Porțiune de linie de cale ferată înclinată față de orizontală pe care vehiculele feroviare o parcurg în sensul urcării acesteia.
- 112. Reaviz de sosire** - Comunicare, prin telefon, a orei, prin care IDM din stația care primește un tren, confirmă către IDM din stația vecină care a expediat trenul, că trenul a sosit complet și linia curentă a rămas liberă - oră care se înregistrează de ambii IDM în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare sub formă de fracție (la numărător ora efectivă de sosire, iar la numitor ora reală de transmitere și primire).
- 113. RRLISC** - Registru de revizia liniilor și instalațiilor de siguranța circulației.
- 114. Restricție de viteză** - Reducerea prevăzută sau neprevăzută a unei viteze de circulație stabilite, pentru o porțiune de linie de cale ferată.
- 115. Sabot de deraiere** - Dispozitiv amplasat în afara căii la un fir al liniei care, prin așezare pe șină provoacă deraierea roții vehiculului care se angajează peste el.
- 116. SAT** - Instalație de semnalizare automată fără semibariere care emite semnale optice și acustice la apropierea trenului de o trecere la nivel, în scopul interzicerii circulației rutiere.
- 117. Sector de bloc** - Distanța cuprinsă între două semnale luminoase consecutive de trecere ale blocului de linie automat.
- 118. Secțiune izolată** - Porțiune de cale ferată (sau aparat de cale), cu control electric, care se delimitează prin joante izolante.

- 119.Şef stație** - persoană calificată și autorizată aparținând administratorului sau gestionarilor infrastructurii feroviare și care are responsabilități privind activitatea de circulație și manevră și care administrează una sau mai multe stații de cale ferată.
- 120.Serviciu de noapte** — munca de noapte prestată pe o perioadă de minimum 3 ore.
- 121.Talonare** - Manevrarea de către roțile unui vehicul de cale ferată a acelor unui macaz, prin atacare falsă pe la călcâi.
- 122.Telefonogramă** - comunicare în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare care se transmite prin mijloace de telecomunicație și care se înregistrează și se confirmă cu număr, oră și semnătură.
- 123.TC** - Denumire generică dată mijloacelor de telecomunicație.
- 124.Timp de conducere efectivă a locomotivei-** cumul de secvențe din serviciul continuu maxim admis pe locomotivă în care personalul de locomotivă realizează efectiv actul de conducere a locomotivei sau deservirea acesteia, participă la desfășurarea proceselor tehnologice privind efectuarea manevrei feroviare, compunerea sau decompunerea trenului, efectuarea probelor regulamentare de frână, conducerea și/sau deservirea locomotivelor de multiplă tracțiune.
- 125.Timp de muncă** - orice perioadă în care salariatul prestează munca, se află la dispoziția angajatorului și îndeplinește sarcinile și atribuțiile sale, conform prevederilor contractului individual de muncă, contractului colectiv de muncă aplicabil și/sau ale legislației în vigoare.
- 126.Timp de muncă în staționarea trenului** — cumul de secvențe din serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, altul decât timpul de conducere efectivă a locomotivei, în care personalul de locomotivă nu conduce locomotiva ce participă la remorcarea trenului, pe o perioadă continuă de timp, mai mare de 15 minute.
- 127.Tipul de șină** - Codificare generică a șinelor de cale ferată egală cu masa unui cupon de șină cu lungimea de un metru, exprimată în kilograme.
- 128.Trasă** - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate.
- 129.Vagon de serviciu** - Vagonul destinat personalului de tren/întreținere/intervenție.

CAPITOLUL II

PLANUL TEHNIC DE EXPLOATARE A STAȚIEI,

Art. 6. - (1) Planul tehnic de exploatare a stației, denumit în continuare PTE, stabilește modul de aplicare al unor prevederi din reglementările specifice, determinat de specificul de lucru al fiecărei stații de cale ferată, în funcție de modul de organizare a activității, dotarea tehnică, sistemul de circulație și modul de lucru. Prin denumirea de *stație*, în contextul prezentelor cerințe se înțelege și halta de mișcare.

(2) PTE conține prevederi de amănunt specifice activității fiecărei stații, referitoare la aplicarea reglementărilor specifice obligatorii privind desfășurarea operațiunilor de transport feroviar.

(3) Prevederile din PTE sunt obligatorii pentru personalul:

- a) administratorului infrastructurii feroviare;
- b) gestionarului infrastructurii feroviare neinteroperabile;
- c) operatorilor de transport feroviar;
- d) operatorilor care efectuează numai manevră feroviară;
- e) operatori economici, deținători de infrastructură feroviară și/sau vehicule feroviare.

(4) Administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare pune la dispoziția operatorilor economici prevăzuți la alin. (3), lit. c), d) și e) PTE sau extrase din acesta, în vederea organizării activității desfășurate și însușirii sub semnătură, de către personalul propriu.

CAPITOLUL III

INSTRUCȚIUNEA DE EXPLOATARE

ȘI DOCUMENTELE ÎNSOȚITOARE ALE TRENULUI

SECȚIUNEA 1

Instrucțiunea de exploatare

Art. 7. - (1) Instrucțiunea de exploatare națională va avea același conținut ca cel al unei instrucțiuni de exploatare europene și va fi numerotată începând cu numărul 21.

(2) În cazul în care instrucțiunea de exploatare se transmite în scris, aceasta se întocmește, de regulă, în două exemplare, prin calchiere, completându-se citeț cu cerneală sau cu pasta albastră/neagră, fără modificări sau corecturi având ștampila subunității emitente și semnătura întocmitorului. Înmânarea instrucțiunilor de exploatare se face după semnarea de către primitor a duplicatului - exemplar care rămâne la carnet.

(3) În cazul în care instrucțiunea de exploatare trebuie întocmită în mai multe exemplare, se folosesc exemplarele care se găsesc în continuare în carnet. Copiile întocmite trebuie să aibă înscrise de către întocmitor aceeași serie și număr cu unicatul, iar eventualul duplicat care rămâne necompletat, se anulează.

(4) Cazurile în care se înmânează mecanicului instrucțiuni de exploatare sunt prevăzute în Anexa nr.1.

Art. 8. - (1) Instrucțiunea de exploatare se întocmește de către:

- a)** IDM dispozitor;
- b)** IDM exterior sau alt agent din aceeași subunitate cu IDM dispozitor, din ordinul acestuia, caz în care întocmitorul repetă conținutul instrucțiunii de exploatare, pentru colaționare cu IDM dispozitor;
- c)** agentul de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, din dispoziția scrisă a operatorului de circulație; în acest caz agentul repetă conținutul instrucțiunii de exploatare, pentru colaționare cu operatorul de circulație;
- d)** șeful de tren, în cazurile stabilite în reglementările specifice.

(2) În instrucțiunea de exploatare întocmită pentru trenurile de călători se înscriu toate condițiile de circulație care trebuie aduse la cunoștința mecanicului, până la prima stație în care trenul are oprire, conform livretului de mers, cu excepția cazului în care restricția de viteză este introdusă datorită creșterii/scăderii temperaturii în șină, caz în care valabilitatea acestuia este pe toată distanța de circulație pe care s-a introdus restricția de viteză.

(3) În instrucțiunile de exploatare întocmite pentru trenurile de marfă și pentru cele care circulă în condițiile acestora, restricțiile de viteză care trebuie aduse la cunoștința mecanicului se înscriu pentru întreaga distanță de avizare. Stațiile cap de secție care avizează restricțiile de viteză către mecanicii trenurilor de marfă se stabilesc de către structurile regionale ale administratorului infrastructurii feroviare odată cu schimbarea mersului de tren.

(4) Ori de câte ori este necesar să se aducă în scris, în stațiile din parcurs, la cunoștința mecanicului sau conducătorilor vehiculelor fără motor alte condiții de circulație, iar aceștia sunt deja în posesia unei instrucțiuni de exploatare din care nu s-au consumat toate condițiile înscrise, trebuie să se emită o nouă instrucțiune de exploatare în care se precizează toate condițiile de circulație. În acest caz, instrucțiunea de exploatare anterioară se retrage și se atașează la duplicatul noii instrucțiuni de exploatare emise.

(5) În cazul opririi unui tren într-o stație în care nu este prevăzută oprirea, instrucțiunea de exploatare nu se retrage și rămâne valabilă, în continuare, în următoarele cazuri:

a) atunci când condițiile de circulație nu se schimbă până la stația în care trenul urmează să oprească;

b) atunci când se emite o altă instrucțiune de exploatare, în care s-au înscris condiții de circulație și manevră cu caracter local, care își pierd valabilitatea după plecarea trenului din stația respectivă.

(6) În cazul în care trenul circulă cu multiplă tracțiune, unicatul instrucțiunii de exploatare se înmânează mecanicului care conduce trenul și câte o copie celorlalți mecanici, cu semnături de primire aplicate pe exemplarul care rămâne la carnet.

(7) La trenurile de călători și mixte, instrucțiunea de exploatare se înmânează mecanicului de către IDM care expediază trenul. La aceste trenuri, instrucțiunea de exploatare se poate înmâna și după ce semnalul de ieșire a fost pus pe liber.

(8) La trenurile de marfă, instrucțiunea de exploatare se înmânează din ordinul IDM dispozitor de către IDM exterior sau de către alt agent al administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare stabilit în PTE înaintea punerii semnalului de ieșire pe liber.

(9) Pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, instrucțiunea de exploatare se înmânează mecanicului de către agentul care expediază trenul, din dispoziția operatorului de circulație.

(10) Pentru trenurile cu șef de tren oprite în linie curentă, instrucțiunea de exploatare se întocmește și se înmânează, atunci când este cazul, de către șeful de tren din ordinul IDM sau din proprie inițiativă, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(11) În cazul remorcării trenului și cu locomotivă împingătoare sau intercalată, mecanicul locomotivei din capul trenului trebuie să fie încunoștințat prin instrucțiune de exploatare despre: numărul locomotivelor de remorcare, seria și poziția acestora în tren, distanța pe care circulă, precum și dacă locomotiva împingătoare este sau nu legată la tren și frână.

(12) În cazul în care trenul circulă cu locomotivă împingătoare nelegată la tren, care după împingerea trenului până la locul fixat din linie curentă urmează să se înapoieze în stație, se înmânează mecanicului locomotivei împingătoare o copie a instrucțiunii de exploatare în care se menționează condițiile de circulație prin împingere a trenului, locul din care urmează să se înapoieze din linie curentă și eventualele condiții de circulație la înapoiere; mecanicul locomotivei împingătoare nelegată la tren, nu va pleca din stație fără această instrucțiune de exploatare.

SECȚIUNEA a 2-a

Arătarea vagoanelor trenului

Art. 9. - (1) Arătarea vagoanelor trenului se întocmește de către personalul autorizat al OTF care pregătește trenul sau grupul de vagoane, în vederea expedierii.

(2) Operatorul de transport feroviar întocmește Arătarea vagoanelor trenului conform modelului stabilit prin instrucțiuni proprii, prin calchiere sau în format electronic, fără ștersături și corecturi. Eventualele înregistrări greșite se anulează cu o linie. Originalul arătării vagoanelor însoțește trenul. Operatorul de transport feroviar întocmește mai multe copii în conformitate cu instrucțiunile proprii de lucru, o copie fiind predată sau transmisă electronic către IDM din stația de compunere și o copie va fi predată sau transmisă electronic către IDM din stația de descompunere.

În cazul în care se modifică compunerea trenului în parcurs, agentul operatorului de transport modifică arătarea trenului sau întocmește o arătare nouă în stația respectivă, după care înmânează sau transmite electronic către IDM o copie a arătării modificate.

(3) Înainte de expedierea trenului, IDM va verifica folosind datele înscrise în arătarea vagoanelor trenului, dacă:

- a) tonajul și lungimea trenului sunt mai mici sau cel mult egale cu cele prevăzute în livretul cu mersul trenurilor sau cele prevăzute în trasa întocmită cu ocazia punerii în circulație a trenului respectiv;
- b) tonajul real frânat automat este mai mare sau cel puțin egal cu tonajul necesar de frânat automat;
- c) tonajul real de menținere pe loc cu frâne de mână este mai mare sau cel puțin egal cu tonajul necesar de menținere pe loc cu frâne de mână.

Pentru calculul tonajului necesar de frânat automat se utilizează procentul de masă frânată înscris în livretul cu mersul trenurilor, iar pentru calculul tonajului necesar de menținere pe loc a trenului se utilizează Anexa nr. 2.

După verificarea arătării vagoanelor trenului, IDM certifică aceasta prin semnătură și ștampila postului, pe fiecare exemplar al arătării vagoanelor.

(4) Operațiunile de la alin. (3) se vor efectua în:

- a) stația de compunere sau de formare a trenului;
- b) în stațiile din parcurs în care este prevăzută oprirea trenului, în cazul în care se modifică compunerea trenului sau în cazul în care în mod accidental în stația respectivă s-a efectuat izolarea frânei automate la unul sau mai multe vagoane din compunerea trenului;
- c) în prima stație din parcurs, chiar dacă trenul nu are prevăzută oprire, în cazul în care în mod accidental în linie curentă, s-a efectuat izolarea frânei automate la unul sau mai multe vagoane din compunerea trenului.

(5) În cazul în care IDM constată că trenul nu îndeplinește condițiile impuse pentru lungime, tonaj și procentul de masă frânată atât pentru circulație, cât și pentru menținerea pe loc cu frâne de mână, trenul nu va fi expedit și se avizează reprezentantul operatorului de transport feroviar și operatorul de circulație.

PARTEA A II-A
EXECUTAREA MANEVREI ȘI COMPUNEREA TRENURILOR
CAPITOLUL I
EXECUTAREA MANEVREI
SECȚIUNEA 1

Reguli generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei

Art. 10. - (1) Manevra este operația de mișcare a vehiculelor feroviare pe aceeași linie sau de pe o linie pe alta.

(2) Manevra se execută de către personalul operatorilor de transport feroviar sau al altor operatori economici autorizați în acest scop.

(3) Operațiile de manevră se execută, de regulă, de către partidele de manevră sau de tren. Modul de executare a operațiilor de manevră în stație la interfața administrator infrastructură feroviară - operator de transport feroviar, cu referire, în principal, la componența partidei de manevră, zonele de

manevră, tipul de manevră - tragere/împingere/îmbrâncire etc., utilizarea semnalelor luminoase sau a celor date cu instrumente portative, modul de comunicare între IDM, conducătorul manevrei și mecanicul de locomotivă - prin agent sau radiotelefon, tipul vehiculului feroviar motor etc. se stabilesc în PTE.

(4) Partida de manevră este compusă, de regulă, din conducătorul de manevră și cel puțin un agent autorizat pentru efectuarea manevrei.

(5) Operatorul de transport feroviar/operatorul care efectuează numai manevră feroviară stabilește numărul de agenți din partida de manevră în funcție de volumul de activitate, caracteristicile specifice liniilor și semnalelor din stație, raza curbelor și vizibilitatea asigurată semnalelor fixe care dau indicații de manevră, necesitatea manipulării unor macazuri necentralizate, menținerea pe loc a vagoanelor/grupurilor de vagoane, tipul încărcăturii, asigurarea respectării procesului tehnologic de manevră, asigurarea cerințelor de siguranță și comunicarea sigură între conducătorul manevrei, mecanicul de locomotivă și IDM.

(6) Manevra poate fi executată și numai de către un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, denumit conducătorul de manevră, cu respectarea prezentelor cerințe, precum și a celorlalte norme naționale de siguranță, de către operatorii de transport feroviar care îndeplinesc următoarele cerințe tehnico-organizatorice:

- a) dotarea cu mijloace de comunicație radio portabile a conducătorului de manevră, astfel încât să se asigure o comunicare sigură a acestuia cu mecanicul de locomotivă și cu IDM;
- b) posibilitatea de comunicare a conducătorului de manevră cu IDM pe frecvența radio utilizată de CFR;
- c) echipamentele de radiocomunicații trebuie să nu perturbe comunicațiile radio aferente activității de circulație a trenurilor, respectiv de activitățile de manevră ale celorlalți operatori de transport feroviar;
- d) întocmirea de către operatorii de transport feroviar/operatorul care efectuează numai manevră feroviară a unei proceduri specifice proprii desfășurării acestui tip de activitate care să stabilească modul de lucru, respectiv interfața cu administratorul infrastructurii feroviare, și să cuprindă inclusiv acțiunile pentru situațiile de pericol - avizarea IDM și a altor structuri competente în caz de producere a accidentelor/incidentelor.

(7) Manevra care se efectuează pe liniile stației cu partide de manevră aparținând operatorilor de transport feroviar sau operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, având ca subunitate de domiciliu stația respectivă, se execută după un plan de manevră întocmit la solicitarea scrisă a operatorului de transport feroviar sau operatorului care efectuează numai manevră feroviară interesat, de către IDM dispozitor și transmis verbal de către acesta sau de către IDM exterior.

(8) Manevra care se efectuează pe liniile stației cu partide de manevră, aparținând operatorilor de transport feroviar, având ca subunitate de domiciliu altă stație sau cu partide de tren, precum și manevra efectuată de un operator care efectuează numai manevră feroviară, se execută după un plan de manevră întocmit în scris, în două exemplare, de către IDM, la solicitarea scrisă a reprezentantului operatorului care efectuează numai manevră feroviară sau operatorului de transport feroviar care urmează să efectueze manevra. Pentru întocmirea planului de manevră scris, se utilizează formularul din Anexa 3; unicatul se înmânează conducătorului manevrei, care semnează de primire pe copia rămasă la carnet, după care conducătorul manevrei aduce conținutul acestuia la cunoștința personalului ce execută manevra, înainte de începerea manevrei.

(9) Manevra pentru ducerea/aducerea garniturilor de călători între grupa liniilor de primire-expediere și grupa tehnică, manevra de distanțare a garniturilor de călători pe liniile stației, precum și manevra cu locomotiva izolată în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE se efectuează din ordinul verbal al IDM. Prin locomotivă izolată, în contextul prezentelor cerințe se înțelege și locomotiva cu vagon de serviciu, locomotive cuplate, automotor sau UAM.

(10) Precizări privind obligațiile referitoare la solicitările de executare a manevrei, precum și modul de organizare, respectiv de repartizare a sarcinilor privind conducerea și executarea manevrei între personalul stației și cel al operatorilor de transport feroviar sau operatorilor care efectuează numai manevră feroviară se stabilesc în PTE.

(11) Manevra trebuie să se execute conform procesului tehnologic stabilit și să asigure securitatea personalului, siguranța circulației, integritatea vehiculelor feroviare, a instalațiilor, liniilor și construcțiilor, precum și a bunurilor încredințate la transport.

(12) Operațiunile de manevră trebuie să fie conduse de un singur agent, denumit conducătorul manevrei, care de regulă, este șeful de manevră sau șeful de tren. În cazul în care conduce personal manevra, mai poate fi conducător de manevră și următorul personal:

- a) șeful stației sau IDM - în cazurile excepționale prevăzute în prezentele cerințe;
- b) alt personal instruit și autorizat în acest scop.

(13) Conducătorul manevrei, IDM și după caz operatorul de manevră se informează reciproc dacă urmează să se manevreze cu vagoane în curs de încărcare-descărcare, încărcate cu mărfuri periculoase, cu sarcina pe osie sau pe metru liniar depășită, ocupate cu oameni sau cu vietăți, cu gabarit depășit, precum și cu alte vehicule feroviare care se pot manevra numai cu respectarea unor condiții speciale.

(14) În cazuri excepționale, pentru scoaterea dintr-un tren a vehiculelor care pun în pericol securitatea persoanelor, mărfurilor sau a mediului înconjurător (incendii, incidente de mediu, explozii, etc.), în situația în care trenul nu este deservit de partidă de tren sau în stație nu există partidă de manevră aparținând operatorului de transport feroviar care asigură remorcarea trenului, manevra se poate executa numai de către conducătorul manevrei, care în aceste cazuri poate fi IDM sau șef stație, completată cu al doilea agent al trenului și mecanic. În acest caz, mișcărilor de manevră se pot executa numai prin tragere sau împingere, cu respectarea regulilor generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei în stația respectivă.

Art. 11. - (1) Înainte de începerea manevrei, conducătorul manevrei ia legătura personal cu mecanicul locomotivei, pentru identificare.

(2) Conducătorul manevrei, după ce a luat legătura cu mecanicul locomotivei, aduce planul de manevră la cunoștința personalului din partida de manevră și ia măsuri de organizare a lucrului prin repartizarea către aceștia de sarcini precise în legătură cu:

- a) ordinea operațiilor de manevră;
- b) slăbirea frânelor de mână, scoaterea saboților de mână și înlăturarea eventualelor obstacole de la roțile vagoanelor care urmează să fie manevrate;
- c) verificarea asigurării gabaritului de liberă trecere;
- d) avizarea personalului care lucrează: la linie, la instalații SCB, TC și IFTE, la intervenții sau reparații la vagoane, la încărcarea-descărcarea vagoanelor și solicitarea ridicării discurilor roșii care au servit la asigurarea operațiilor desfășurate la aceste linii;
- e) asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii în timpul și după terminarea mișcărilor de manevră;
- f) manipularea unor macazuri de către agenții din partida de manevră;
- g) verificarea vagoanelor în vederea constatării cazurilor de încărcătură deplasată;
- h) verificarea părților și accesoriilor mobile ale vagoanelor (uși, țepușe, clape, pereți, capace) astfel încât acestea să nu depășească gabaritul CFR de vagon-de încărcare și să fie așezate în suportți, închise și asigurate;
- i) verificarea mijloacelor și rechizitelor ce servesc la fixarea/asigurarea și protejarea încărcăturii astfel încât acestea: să fixeze și să asigure încărcătura, să nu atârne și să nu depășească gabaritul CFR de vagon-de încărcare.

(3) În cazul executării manevrei numai de către conducătorul manevrei, acesta ia legătura cu IDM și mecanicul locomotivei și îndeplinește sarcinile de la alin.(2) lit. b)-i).

(4) Conținutul planului de manevră, precum și orice modificare a acestuia, trebuie să fie comunicate mecanicului de către conducătorul manevrei. În cazul în care manevra se execută cu două sau mai multe locomotive în convoi, planul de manevră se aduce și la cunoștința celorlalți mecanici.

(5) La liniile acoperite cu discuri roșii mobile, manevra se poate efectua după avizarea personalului care execută intervenții sau reparații la vagoane, respectiv care participă la încărcarea - descărcarea vagoanelor și numai după ridicarea discurilor roșii, conform prevederilor din PTE.

Art. 12. - (1) Înainte de darea semnalului de începere a manevrei, conducătorul manevrei trebuie să comunice personalului care manipulează macazurile, liniile la care se va manevra și să verifice personal sau prin raportări ale personalului din partida de manevră, dacă:

- a) convoiul sau grupul de vagoane cu care se manevrează are suficiente frâne de mână și automate în bună stare de funcționare care să asigure procentul de masă frânată stabilit în PTE în vederea opririi acestora;

- b) macazurile și saboții de deraiere, prevăzuți cu indicatoare, sunt în poziție corectă, iar pe timp de noapte felinarele sunt iluminate;
- c) personalul însărcinat cu manipularea macazurilor sau a barierelor, este prezent la post;
- d) barierele sau semibarierele trecerilor la nivel peste care se va manevra sunt închise, respectiv semnalizările de interdicție rutieră ale SAT sunt declanșate, iar la trecerile la nivel semnalizate cu indicatoare rutiere de prioritate - tip IR - circulația rutieră a fost oprită;
- e) personalul care lucrează la linie, la instalațiile electrice și SCB, precum și la linia de contact, a fost avizat de către IDM;
- f) semafoarele de ieșire ale liniilor pe care se execută manevra și ale liniilor la care manevra are acces, sunt pe oprire;
- g) vehiculele feroviare rămase pe liniile stației sunt asigurate contra fugirii;
- h) s-au ridicat saboții de mână de la roțile vehiculelor feroviare care urmează să fie manevrate;
- i) în stații înzestrate cu instalații CED și CE, a primit comunicarea executării parcursului cerut, de la IDM sau de la agentul care manipulează instalațiile;
- j) semnalele fixe de manevră, dacă există, dau indicații permissive;
- k) personalul din partida de manevră și cel care manipulează macazurile se află la posturile stabilite și dau semnale corespunzătoare, iar mecanicul se află la postul de conducere al locomotivei.

(2) Personalul care a primit sarcini privind executarea manevrei este obligat să le execute integral, să raporteze despre aceasta conducătorului manevrei și este răspunzător de neexecutarea sarcinilor primite.

(3) Semnalul de începere a manevrei trebuie dat de către conducătorul manevrei după ce acesta s-a convins că personalul care a primit sarcini premergătoare începerii manevrei, le-a executat și a raportat executarea acestora.

Art. 13. - (1) Conducătorul manevrei se postează astfel încât:

- a) să poată supraveghea întreaga zonă de manevră;
- b) să păstreze legătura cu personalul de manevră, de locomotivă, IDM, operatorul de manevră, revizori de ace și acari, prin mijloace de comunicare precum: semnale și comunicări verbale directe sau prin instalațiile TC; în cazul efectuării manevrei numai cu conducătorul de manevră, acesta va comunica și prin stația radiotelefon portabilă;
- c) să poată comunica personalului cu care efectuează manevra și celui care manipulează macazurile la manevră, liniile la care urmează să se manevreze.

(2) În cazul în care manevra se efectuează numai cu conducătorul de manevră, semnalele se transmit cu instrumente portative și se comunică prin stația radiotelefon, fără a se perturba comunicațiile dintre IDM cu trenurile aflate în circulație sau cu alte partide de manevră.

(3) Mecanicul locomotivei care efectuează manevra pune locomotiva în mișcare numai în urma unui semnal primit din partea conducătorului de manevră, transmis direct sau printr-un agent din partida de manevră sau pe baza comunicării făcute de conducătorul de manevră prin radiotelefon sau megafon, cu precizarea numărului locomotivei. Prevederi de amănunt privind transmiterea comunicărilor de executare a manevrei prin radiotelefon sau megafon de către personalul operatorului de transport feroviar se stabilesc prin proceduri specifice proprii, cuprinse în propriul sistem de management al siguranței, iar cele de la interfața administrator infrastructură feroviară - operator de transport feroviar - operatorul care efectuează numai manevră feroviară, se stabilesc în PTE.

(4) În stațiile înzestrate cu semnale fixe de manevră, mecanicul trebuie să se convingă și de indicația permisivă a acestor semnale. În cazul în care indicațiile semnalelor fixe de manevră nu sunt vizibile de pe locomotivă, mecanicul pune locomotiva în mișcare numai la semnalul primit din partea conducătorului de manevră transmis direct sau printr-un agent din partida de manevră sau numai pe baza comunicării făcute de conducătorul de manevră prin radiotelefon sau prin megafon, cu precizarea numărului locomotivei. Mecanicul ia măsuri de oprire a manevrei dacă nu primește semnale corespunzătoare din partea agenților care manipulează macazurile la manevră sau dacă semnalele fixe de manevră dau indicații de oprire.

(5) După terminarea manevrei vehiculele feroviare cu care s-a manevrat trebuie să fie oprite între mărcile de siguranță ale liniilor și asigurate contra fugirii.

(6) La liniile de încărcare-descărcare după terminarea manevrei, vagoanele se acoperă cu discuri roșii, de către personalul care a executat manevra, în ambele capete ale liniei, cu excepția liniilor prevăzute cu opritor fix la care acoperirea se face numai în partea opusă opritorului fix.

(7) Executarea manevrei pe linia directă a stației sau cu traversarea ei, precum și executarea manevrei peste aparatele de cale extreme din stațiile neînzestrate cu instalații CED sau CE sunt admise numai cu încuviințarea verbală a IDM dispozitor dată personal conducătorului de manevră, pentru fiecare caz în parte, prin instalațiile TC din dotare, radiotelefon sau transmisă prin revizorul de ace sau acar.

(8) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, depășirea aparatelor de cale extreme ale stației se face pe baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase de manevră.

(9) Mișcările de manevră peste aparatele de cale extreme ale stației se efectuează, de regulă, prin tragere cu locomotiva așezată spre linia curentă. În cazul executării manevrei prin împingere peste aparatele de cale extreme spre linia curentă, vehiculele feroviare se leagă între ele și la locomotivă, semiacuplările de aer se cuplează pe toată lungimea trenului, iar conducta generală de aer se leagă la sursa de aer a locomotivei.

(10) Manevrarea vehiculelor feroviare peste aparatele de cale extreme ale stației spre linia curentă este permisă până la limita incintei stației.

(11) Pe secțiunile de circulație înzestrate cu BLA în funcțiune, depășirea limitei incintei stației la manevră este admisă fără a se trece peste limita primului sector de bloc, în următoarele condiții îndeplinite cumulativ:

a) pe baza dispoziției scrise a operatorului de circulație dată impiegaților de mișcare din stațiile care delimitează linia curentă pe care se execută manevră;

b) numai după eliberarea primului sector de bloc de către ultimul tren expedit.

În această situație, după transmiterea dispoziției operatorului de circulație, nu se vor expedia trenuri pe linia curentă pe care urmează să se execute manevra.

(12) În cazul depășirii limitei incintei stației la manevră, mecanicul trebuie avizat prin instrucțiune de exploatare, în care se menționează ora până la care este permisă depășirea limitei incintei stației.

Art. 14. - (1) Liniile din stații se împart în zone de manevră, în funcție de situația locală. În fiecare zonă, manevra se execută numai cu o singură locomotivă.

(2) Delimitarea zonelor de manevră, condițiile în care se pot executa simultan manevre în aceeași zonă de manevră, precum și cele privind trecerea unei locomotive dintr-o zonă de manevră în alta, se stabilesc în PTE.

Art. 15. - În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE se admit mișcări de manevră cu locomotiva izolată, cu vagon de serviciu, locomotive cuplate, automotor sau UAM, fără conducător și partidă de manevră, pe baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase și a comunicărilor prin radiotelefon dintre IDM și mecanic.

Art. 16. - (1) Depășirea la manevră a semnalelor luminoase a căror indicație ordonă oprirea, cu indicație dubioasă sau stinse, precum și a semnalelor luminoase de manevră cu lumină albastră se admite numai în cazul în care:

a) aceste semnale nu acoperă parcursuri de manevră centralizate electrodinamic sau electronic;

b) sunt defecte, scoase temporar din funcțiune sau nu se pot manipula;

c) se face manevră unghiulară și nu se consumă integral parcursul executat inițial.

(2) În aceste cazuri IDM dispozitor sau alt agent din subordinea acestuia din ordinul IDM dispozitor, întocmește și înmânează mecanicului instrucțiune de exploatare, în care menționează:

a) semnalele care pot fi depășite în această situație;

b) intervalul de timp în care se poate executa manevra în aceste condiții.

IDM dispozitor aduce la cunoștință conducătorului manevrei, verbal, conținutul instrucțiunii de exploatare.

(3) În cazul în care, înainte de expirarea valabilității instrucțiunii de exploatare emise conform prevederilor alin. (1) și alin. (2), apare necesitatea opririi manevrei în vederea primirii-expedierii unui tren sau executării unei mișcări de manevră cu o altă locomotivă în aceeași zonă, instrucțiunea de exploatare se retrage de la mecanic de către conducătorul manevrei din ordinul IDM și își pierde valabilitatea. Conducătorul manevrei retrage și oprește manevra, retrage instrucțiunea de exploatare de la mecanic și o predă IDM dispozitor sau unui agent din subordinea acestuia, care raportează aceasta către IDM dispozitor.

Art. 17. - (1) Semnalele optice și acustice pentru efectuarea manevrei se dau de către conducătorul manevrei, cu instrumente portative, direct sau prin retransmitere de către personalul din partida de manevră, astfel încât personalul de locomotivă să le perceapă în mod neîndoielnic, chiar dacă este dotat cu radiotelefon.

(2) Personalul de manevră poate da semnale și din proprie inițiativă, în scopul evitării unui accident sau incident feroviar precum și pentru evitarea unui accident de muncă sau evitarea accidentării oricărei persoane.

Art. 18. - (1) Se interzice executarea manevrei numai cu conducător de manevră în toate cazurile prevăzute în prezentele cerințe, precum și în următoarele cazuri generate de aspecte tehnice:

- a) în punctele de secționare cu declivități mai mari de 6‰;
- b) atunci când se manevrează vagoane cu sarcina pe osie sau pe metru liniar depășită ori cu gabarit depășit sau alte vehicule feroviare care se port manevra numai în condiții speciale;
- c) în zonele neacoperite de comunicația radio;
- d) pe secția de circulație Oravița-Anina, exclusiv stația Oravița.

(2) În cazul defectării radiotelefonului la executarea manevrei numai cu conducător de manevră, conducătorul de manevră oprește manevra, avizează IDM și solicită completarea partidei de manevră cu un agent autorizat la manevră.

SECȚIUNEA a 2-a **Manevra cu locomotiva**

Art. 19. - (1) Manevra cu locomotiva se face prin tragere, împingere, îmbrâncire sau triere pe plan înclinat sau cocoasă de triere.

(2) Regulile stabilite pentru efectuarea manevrei vagoanelor cu locomotiva sunt obligatorii pentru orice vehicul feroviar motor care efectuează manevră pe liniile infrastructurii feroviare publice sau private.

(3) Automotoarele pot manevra numai remorci de automotor.

Art. 20. (1) Viteza maximă admisă la manevră este de 40 km/h, când locomotiva execută mișcări de manevră prin tragere cu vehicule feroviare pe linie liberă sau execută mișcări izolate și de 25 km/h în restul cazurilor.

(2) Viteza maximă cu care se efectuează manevra poate fi limitată din cauza condițiilor impuse de aparatele de cale, linie, pantă, intemperii, vizibilitatea semnalelor, spațiul rezervat manevrei și alte cauze locale, prevăzute în planul tehnic de exploatare a stației – denumit în continuare PTE – sau prin instrucțiune de exploatare.

Art. 21. - (1) Pentru executarea manevrei în condiții de siguranță, conducătorul manevrei este obligat să trimită un agent din partida de manevră cu instrumente portative de semnalizare, înaintea convoiului de manevră, la o distanță suficientă, pentru a observa dacă nu sunt oameni sau obstacole pe linie, în cazurile în care:

- a) locomotiva împinge vagoane pe o linie pe care vizibilitatea nu este asigurată;
- b) locomotiva împinge vagoane pe o linie cu peroane pentru călători;
- c) se manevrează pe liniile de încărcare-descărcare;

- d) se manevrează cu locomotiva intercalată;
- e) se manevrează peste trecerile la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere de prioritate - tip IR -;
- f) se manevrează prin împingere pe liniile cu opritori fiși, cu saboți de deraiere, sau pe liniile afectate reparațiilor la vagoane, precum și pe liniile grupelor tehnice de pregătire a trenurilor de călători.

(2) În cazul efectuării manevrei numai cu conducător de manevră, acesta preia atribuțiile de la alin. (1) lit. a) ÷ f) și transmite semnale cu instrumente portative și comunică prin radiotelefon cu mecanicul de locomotivă și IDM.

(3) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a) și b), precum și în cazul în care se manevrează prin împingere pe liniile libere ale grupelor tehnice de pregătirea trenurilor de călători, iar convoiul de manevră este compus numai din vagoane de călători, agentul din partida de manevră care primește sarcini pentru a supraveghea dacă nu sunt oameni sau obstacole pe linie se postează la ușa primului vagon din convoi, în sensul împingerii.

În cazul efectuării manevrei numai cu conducător de manevră, acesta transmite semnale cu instrumente portative și comunică prin radiotelefon cu mecanicul de locomotivă și IDM.

(4) Se interzice manevra prin împingere a automotoarelor și a remorcilor de automotor împreună cu alte vehicule feroviare care se află în fața acestora. Se interzice manevra prin tragere a automotoarelor și a remorcilor de automotor, în cazul în care de acestea sunt legate alte vehicule.

Art. 22. - (1) Vagoanele de călători se manevrează numai legate între ele și cu ușile închise; în cazul în care pentru efectuarea manevrei este necesară deschiderea anumitor uși, în vederea asigurării securității personalului care execută manevra, modul de efectuare a manevrei vagoanelor cu ușile deschise se stabilește în PTE.

(2) Modul de efectuare a manevrei cu vagoanele de călători și marfă în stațiile în care liniile au raza curbei mai mică de 150 m, se stabilește în PTE.

(3) La împingerea garniturilor trenurilor de călători pe liniile înfundate, prevăzute cu peron și opritor fix, se folosește de regulă *dispozitivul suplimentar de frânare*; prevederi de amănunt privind modul de lucru în aceste cazuri se stabilesc în PTE.

(4) Vagoanele ocupate cu călători și vagoanele cu însoțitori, se manevrează numai după ce au fost înștiințate persoanele aflate în acestea.

(5) Se interzice manevra prin împingere a automotoarelor și a remorcilor de automotor împreună cu alte vehicule feroviare care se află în fața acestora. Se interzice manevra prin tragere a automotoarelor și a remorcilor de automotor, în cazul în care de acestea sunt legate alte vehicule feroviare.

(6) Manevrarea locomotivelor electrice care nu sunt în acțiune se face numai cu pantografele coborâte.

Art. 23. - (1) Manevra vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile” se face numai prin tragere și împingere cu viteza de cel mult 10 km/h și cu respectarea următoarelor măsuri suplimentare:

- a) între locomotivă și vagoanele cu care se manevrează să existe un grup de vagoane de siguranță având cel puțin 4 osii, goale sau încărcate cu mărfuri care nu se pot deplasa longitudinal, altele decât cele din categoriile mărfurilor periculoase;
- b) conducătorul manevrei să avizeze mecanicul de locomotivă că se manevrează cu vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, menționând că acestea au frânele automate și de mână izolate;
- c) aceste vagoane vor fi ferite de orice surse care pot provoca incendii;
- d) după terminarea manevrei, aceste vagoane trebuie să fie garate pe linii special destinate, să fie legate între ele și asigurate cu saboți de mână, acoperite cu discuri roșii și prin manipularea și eclisarea macazurilor cu acces spre altă linie.

(2) Liniile și condițiile de introducere, depozitare și scoatere a acestor vagoane se stabilesc în PTE.

(3) Manevra vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria „radioactive” se efectuează cu respectarea reglementărilor aprobate pentru fiecare transport în parte.

(4) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria „incendiabile” vor fi ferite de orice contact cu surse generatoare de incendii.

(5) Vagoanele etichetate cu eticheta “pericol” se manevrează cu atenție, conducătorul manevrei avizând verbal pe mecanic și pe agenții din partida de manevră de existența acestor vagoane.

(6) Se interzice efectuarea manevrei numai cu conducător de manevră a mărfurilor prevăzute la alin. (1) și (3).

Art. 24. - Manevra vagoanelor cu încărcătura așezată numai pe o parte - frontal sau longitudinal - se execută cu viteza de cel mult 5 km/h, numai prin tragere și împingere fără a se depăși aparatele de cale extreme ale stației, iar mecanicul va fi încunoștințat despre aceasta de către IDM prin instrucțiune de exploatare.

Art. 25. - (1) În stațiile cu linii electrificate, vagoanele cu mărfuri pulverulente se încarcă/descarcă și pot staționa numai pe liniile stabilite în PTE, astfel încât să nu afecteze linia de contact.

(2) În cazuri excepționale - defectări de vagoane, întreruperi de circulație, calamități naturale sau alte asemenea cazuri - când aceste vagoane nu se pot încărca/descărca decât în apropierea sau sub linia de contact, IDM avizează operatorul de circulație și dispecerul energetic feroviar pentru programarea unei revizii suplimentare a liniei de contact în zona respectivă, imediat după încărcarea sau descărcarea vagoanelor, în vederea curățării izolatoarelor de eventualele impurități.

Art. 26. - (1) Vagoanele transpuse se manevrează numai prin tragere și împingere, legate între ele și de locomotivă.

(2) Verificarea cuplării corecte și zăvorârea cuplelor automate la toate vagoanele din grupurile respective se face astfel:

a) după cuplarea vagoanelor manevrate, se trage întregul grup pe distanță de aproximativ 1 m; un agent stabilit de conducătorul manevrei verifică și confirmă acestuia de la locul cuplării, legarea vagoanelor și înzăvorârea cuplelor automate, după care dezleagă locomotiva;

b) cuplarea vagoanelor aflate în mișcare cu cele în staționare se face cu viteza de cel mult 5 km/h; în cazul vagoanelor echipate cu cuplă automată, viteza de cuplare trebuie să fie cuprinsă între 3 și 5 km/h.

Art. 27. - (1) La manevra prin îmbrâncire trebuie îndeplinite următoarele condiții:

a) să fie asigurată vizibilitatea pe porțiunea liniei unde se face manevră;

b) vagoanele să fie legate între ele și să li se asigure oprirea cu frâne de mână sau saboți de mână, în spațiul rezervat manevrei;

c) pe linii prevăzute cu saboți de deraiere trebuie să existe un grup de vagoane asigurat contra fugirii cu frâne de mână sau cu saboți de mână, iar oprirea vagoanelor îmbrâncite trebuie să fie asigurată cu frâne de mână manipulate de agenți.

(2) Se interzice îmbrâncirea vagoanelor în următoarele cazuri:

a) peste treceri la nivel, cu excepția celor de tip B sau BAT închise;

b) peste plăci turnante;

c) peste bascule pod;

d) când sunt ocupate cu oameni sau vietăți;

e) când sunt încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, cu clor lichid sau gaze lichefiate.

(3) În stațiile în care nu sunt îndeplinite condițiile de executare a manevrei prin îmbrâncire, manevra se execută numai prin tragere și împingere.

(4) În stațiile cu platforma în declivitate mai mare de 15 ‰ sau cu panta de la macaz spre linia curentă mai mare de 15 ‰ în sensul manevrei, manevra se execută cu locomotiva așezată înspre pantă.

(5) Prevederi de amănunt referitoare la efectuarea manevrei prin îmbrâncire, se stabilesc în PTE.

(6) Se interzice efectuarea manevrei prin îmbrâncire numai cu conducător de manevră și prinderea la sabot a vagoanelor la mai mult de două linii alăturate cu un singur agent.

Art. 28. - (1) Se interzice trecerea peste cocoasă a următoarelor vehicule feroviare:

- a) legate prin încărcătură sau bare de prelungire;
- b) speciale, cu platforma coborâtă sau scufundată;
- c) în curs de încărcare/descărcare și/sau cu încărcătura numai pe o parte;
- d) încărcate cu mărfuri din categoria “radioactive”;
- e) marcate sau etichetate cu semnul “trecerea peste cocoasă interzisă”;
- f) mașini grele de cale;
- g) macarale feroviare.

(2) Se interzice manevra prin îmbrâncire, precum și trecerea peste cocoasă sau plan înclinat fără a fi legate de vehiculul feroviar motor care le manevrează, a următoarelor vehicule feroviare:

- a) ocupate cu oameni, inclusiv a vagoanelor cu însoțitori;
- b) încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”;
- c) încărcate cu clor lichid, gaze lichefiate sau gazolină;
- d) cu masa totală pe vagon egală sau mai mare de 100 t;
- e) cu gabarit depășit;
- f) transpuse;
- g) marcate sau etichetate cu eticheta “Se interzice trierea prin îmbrâncire, sau pe plan înclinat fără a fi legate de un vehicul motor. Nu trebuie să tamponeze și nici să fie tamponat”;
- h) boghiuri legate între ele prin încărcătură sau bare de prelungire cu sau fără încărcătură.

(3) Se admite manevra prin îmbrâncire, triere pe cocoasă sau pe plan înclinat, numai cu agent (agenți) la frână, pentru următoarele vehicule feroviare:

- a) locomotive și automotoare care nu sunt în acțiune;
- b) vagoane de călători pe 4 osii, vagoane de marfă cu saboți dubli și vagoane macara;
- c) vagoane încărcate cu butelii de aragaz sau cu tuburi de oxigen umplute;
- d) vagoane amenajate cu diverse instalații speciale: vagoane dinamometrice, de măsurat calea, uzine electrice, sanitare, pentru transportul peștelui viu;
- e) vagoane încărcate cu vietăți;
- f) vagoane etichetate cu eticheta “Se vor lua măsuri speciale pentru manevrare și protejare”;
- g) grup de vagoane cu mai mult de 12 osii, dacă stația nu este înzestrată cu instalații de frână de cale.

Pentru cazurile prevăzute la lit. a) ÷ f) este interzisă reducerea vitezei sau oprirea cu saboți de mână sau cu frâne de cale.

Pentru cazul prevăzut la lit. g) este interzisă reducerea vitezei sau oprirea cu saboți de mână.

(4) Vehiculele prevăzute la alin. (2) și (3) nu trebuie să tamponeze și nici să fie tamponate.

(5) Se admite manevra prin îmbrâncire, triere pe cocoasă sau pe plan înclinat și oprirea cu saboți de mână sau frâne de cale, fără să tamponeze și fără să fie tamponate, a următoarelor vehicule feroviare:

- a) încărcate cu containere de mare capacitate sau cu grinzi prefabricate în vagoane amenajate pentru asemenea transporturi;
- b) încărcate cu obiecte cu masa indivizibilă mai mare de 20 t sau a căror încărcătură riscă să se deplaseze când cuplarea nu se face cu viteză redusă;
- c) vagoane etichetate cu eticheta “A se manevra cu precauție”;
- d) grup de vagoane cu mai mult de 12 osii, numai dacă stația este înzestrată cu instalații de frână de cale; numărul maxim de osii și tonajul brut maxim ale grupului de vagoane se stabilesc în funcție de parametrii instalației de frâne de cale.

(6) Modul de efectuare a manevrei prin triere pe cocoasă sau pe plan înclinat, numărul maxim de osii, precum și tonajul brut maxim ale unui grup de vagoane ce se poate manevra prin triere, se stabilesc în PTE.

SECȚIUNEA a 3-a **Manevra cu alte mijloace**

Art. 29. - (1) Manevra vagoanelor cu alte mijloace decât locomotivele se face prin înțelegeri verbale, fără a se da semnale cu instrumente portative, respectându-se regulile generale privind securitatea și sănătatea în muncă precum și următoarele condiții și măsuri:

- a) se execută numai pe liniile cu o declivitate de până la 2,0 ‰;
- b) se execută pe liniile stației numai sub supravegherea IDM sau a unui agent stabilit de către IDM;
- c) personalul care execută manevra pe liniile stației este obligat să manevreze numai pe distanța și în intervalele de timp stabilite de IDM și să asigure oprirea vagoanelor cu frâne de mână sau saboți de mână;
- d) în stațiile deservite numai de către IDM, manevra se face sub supravegherea acestuia, în pauzele de circulație, cu înștiințarea operatorului de circulație;
- e) să nu se depășească la manevră viteza de 5 km/h;
- f) să nu se execute peste aparatele de cale extreme ale stației.

(2) Manevra vagoanelor cu *utilaje automotoare pentru mecanizare* - denumite în continuare UAM - se poate executa respectându-se regulile generale privind executarea manevrei, cu sau fără depășirea aparatelor de cale extreme ale stației. Prin UAM, se înțelege și drezina motor, drezina camion, drezina cu remorci, drezina pantograf. Conducătorul utilajului este conducătorul și executantul manevrei.

(3) În cazul prevăzut la alin. (2) masa brută cu care se poate manevra, viteza maximă admisă și alte reguli la manevră, stabilite în funcție de caracteristicile tehnice ale UAM și de condițiile specifice de lucru din stație se stabilesc în PTE.

(4) Cu excepția cazurilor prevăzute la alin.(2) se interzice efectuarea manevrei cu alte mijloace numai cu conducător de manevră.

SECȚIUNEA a 4-a **Manevra în linie curentă**

Art. 30. - (1) Manevra în linie curentă se execută de operatorul de transport feroviar sau operatorul care efectuează numai manevră feroviară, cu personal propriu, în condițiile prevăzute în certificatul unic de siguranță, cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

(2) În linie curentă și pe liniile deservite de posturile de macazuri din linie curentă, manevra se execută din ordinul IDM dispozitor, care îndrumă trenul sau convoiul de manevră, cu respectarea măsurilor de siguranță privind executarea manevrei, precum și a următoarelor măsuri suplimentare:

- a) manevra se execută prin tragere sau împingere, numai cu vagoanele legate între ele și la locomotivă, precum și la conducta de aer al locomotivei;
- b) lăsarea vehiculelor feroviare în linie curentă, fără locomotivă, este admisă numai pe porțiuni de linie cu declivitate maximă de 3‰ marcate pe teren, având lungimi mai mari sau egale cu lungimea convoiului de vehicule feroviare și numai după asigurarea lor contra fugirii.

(3) Ieșirea în linie curentă a convoiului de manevră sau numai a locomotivei care manevrează, de pe liniile deservite de un post de macazuri în linie curentă sau de un post ajutător de mișcare, este admisă pe baza dispoziției scrise a IDM dispozitor din stația de care aparține postul și numai după ce acesta a obținut aprobarea scrisă a operatorului de circulație și calea liberă de la stația vecină. În acest caz, agentul care deservește postul va înmâna mecanicului instrucțiune de exploatare, în care va menționa că poate manevra în linie curentă, precum și condițiile în care se execută manevra.

(4) Înainte de ieșirea în linie curentă a unui tren sau convoi de manevră dintr-o haltă comercială, de pe liniile deservite de un post de macazuri în linie curentă sau de un post ajutător de mișcare, mecanicul ia la cunoștință de compunerea și frânarea trenului sau convoiului de manevră, din foaia de parcurs care se completează de către conducătorul manevrei.

(5) Prevederi de amănunt, privind manevra vehiculelor feroviare în linie curentă, se stabilesc în PTE al stației de care aparține halta comercială, postul de macazuri în linie curentă sau postul ajutător de mișcare.

(6) Se interzice efectuarea manevrei în linie curentă numai cu conducător de manevră.

SECȚIUNEA a 5-a

Întrebuințarea frânelor și a saboților de mână la manevră

Art. 31. - (1) La manevră, oprirea vagoanelor la locul fixat se asigură cu frâne de mână, saboți de mână, frâna automată, frâna de cale, frâna locomotivei precum și prin frânare mixtă.

(2) În cazul în care se folosește frânarea automată sau mixtă, conducătorul manevrei trebuie să verifice funcționarea frânelor automate ale vagoanelor cu care se realizează procentul de masă frânată automat.

(3) Starea corespunzătoare de funcționare a frânelor de mână se verifică de către personalul însărcinat cu manipularea lor, înainte de începerea manevrei, respectiv înainte de împingerea convoiului de manevră la triere.

(4) Tonajul brut maxim cu care se execută manevra și procentul de masă frânată care trebuie asigurat se stabilesc în PTE.

Art. 32. - (1) Utilizarea saboților de mână la manevră trebuie să se facă cu respectarea următoarelor reguli:

- a)** înainte de darea în folosință, saboții de mână se verifică cu șablonul corespunzător tipului de șină și se inscripționează conform prevederilor stabilite în PTE;
- b)** saboții de mână se așează pe șină la o distanță variabilă față de punctul la care vagoanele trebuie oprite, în raport cu viteza, masa vagonului și starea timpului, astfel încât să nu se producă tamponarea violentă a vagoanelor;
- c)** pe liniile în curbă, saboții de mână trebuie așezați, de regulă, pe linia din interiorul curbei;
- d)** după așezarea saboților de mână pe șină trebuie să se verifice lipirea aripioarei de partea interioară a ciupercii șinei precum și lipirea limbii sabotului de ciuperca șinei;
- e)** se interzice așezarea saboților de mână pe macazuri și între macazurile din aceeași zonă, pe inimi de încrucișare, joante izolante sau de racordare, treceri la nivel, bascule pod și canale deschise;
- f)** se interzice așezarea saboților de mână în cazurile în care ciuperca șinei este necurățată, prezintă bavuri sau praguri verticale, care conduc la înțepenirea sabotului, precum și pe liniile din zonele cu eclise cornier.

(2) Se interzice utilizarea saboților de mână care nu corespund tipului de șină sau care au unul din următoarele defecte:

- a)** plăcuța de sprijin lipsă;
- b)** corpul slăbit din nituri, crăpat, deformat sau rupt;
- c)** limba ruptă sau slăbită din nituri;
- d)** talpa încovoiată, strâmbă, îndoită sau ruptă;
- e)** mânerul strâmb, rupt sau lipsă.

(3) Liniile din stație pe care nu pot fi oprite vagoanele la manevră cu saboți de mână, se stabilesc în PTE.

(4) După terminarea manevrei, saboții de mână care nu sunt folosiți pentru asigurarea vagoanelor se aduc și se așează de către agenții care i-au utilizat, pe rastele sau pe suporturi.

(5) Modul de utilizare, locul de păstrare, evidența și paza saboților de mână se stabilește în PTE.

SECȚIUNEA a 6-a

Asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii

Art. 33. - Vehiculele feroviare cu care nu se manevrează trebuie garate între mărcile de siguranță ale liniei de garare, cu ușile închise, fiind legate între ele și asigurate contra fugirii, conform PTE.

Art. 34. - (1) Vagoanele aflate la încărcare-descărcare se asigură contra fugirii prin strângerea tuturor frânelor de mână în bună stare de funcționare și cu saboți de mână așezați la roțile osiilor extreme ale primului și ultimului vagon de pe linia respectivă.

(2) În cazul în care vagoanele sau grupurile de vagoane aflate la încărcare-descărcare nu sunt înzestrate cu suficiente frâne de mână în stare de funcționare și sunt dispersate la mai multe fronturi,

iar linia respectivă se află în declivitate, asigurarea menținerii pe loc a acestora se face prin strângerea frânelor de mână existente și suplimentar cu saboți de mână așezați la prima roată dinspre pantă, separat pentru fiecare grup de vagoane. În acest caz la efectuarea manevrei, conducătorul manevrei este avizat prin planul de manevră asupra modului de asigurare suplimentară a vagoanelor contra fugirii cu saboți de mână.

Art. 35 - (1) Asigurarea trenurilor și a grupurilor de vagoane se face înainte de dezlegarea locomotivei, astfel:

- a) când staționează pe linii cu declivitate până la 2 ‰ inclusiv, prin strângerea numărului de frâne de mână necesare menținerii pe loc;
- b) când staționează pe linii cu declivitate peste 2 ‰, prin strângerea numărului de frâne de mână necesare menținerii pe loc și cu saboți de mână așezați la roțile osiilor extreme ale ultimului vagon în capătul spre pantă;
- c) când staționează pe linii prevăzute cu saboți de deraiere, prin strângerea frânelor de mână necesare menținerii pe loc și cu saboți de mână așezați la roțile osiilor extreme ale ultimului vagon în capătul spre sabotul de deraiere.

(2) În toate cazurile de vânt puternic se iau măsuri suplimentare de asigurare a vehiculelor feroviare, prevăzute în PTE.

Art. 36. - Vagoanele aflate în staționare pe liniile grupei de triere, trebuie să fie asigurate în capătul opus cocoșei de triere, prin strângerea frânelor de mână, iar în lipsa acestora cu saboți de mână așezați la roțile osiilor extreme ale ultimului vagon în capătul opus cocoșei, conform prevederilor din PTE.

Art. 37. - La manevra vagoanelor, scoaterea saboților de mână se face numai după legarea locomotivei, iar frânele de mână se slăbesc înainte de punerea convoiului de manevră în mișcare.

Art. 38. - (1) Verificarea funcționării frânelor de mână, folosite pentru asigurarea vagoanelor, trebuie să fie făcută de către agentul stabilit de conducătorul manevrei, înainte de dezlegarea locomotivei, după manipularea dispozitivului de descărcare a aerului din instalația de frână automată a vagonului.

(2) În cazul în care frânele de mână, în stare de funcționare, nu asigură procentul de masă frânată necesar menținerii pe loc, stabilit în PTE, se folosesc suplimentar saboți de mână până la asigurarea procentului de masă frânată necesar menținerii pe loc. Saboții de mână se așează pe un singur fir al liniei, sub roata primelor osii ale vagoanelor care nu au frâna de mână strânsă, în sensul tendinței de fugire a acestora - câte un sabot la fiecare vagon - în ordine, începând cu primul vagon dinspre pantă. Determinarea numărului de frâne de mână și al saboților de mână necesari menținerii pe loc se face de către conducătorul manevrei.

Art. 39. - (1) Saboții de mână folosiți pentru asigurarea vehiculelor feroviare se așează pe ciuperca șinei cu limba bine fixată sub roata vagonului.

(2) La ridicarea saboților de mână de pe rastel, agentul postului respectiv notează pe suport numărul liniei la care urmează să fie folosit fiecare sabot.

Art. 40. - (1) Răspunderea pentru strângerea frânelor de mână și/sau aplicarea saboților de mână în vederea asigurării vehiculelor feroviare contra fugirii revine astfel:

- a) pe liniile stației, altele decât liniile de încărcare-descărcare, personalului care execută manevra;
- b) pe liniile de încărcare-descărcare din stație, personalului care execută manevra, iar în timpul efectuării operațiilor de încărcare-descărcare a vagoanelor - personalului care supraveghează aceste operații;
- c) pe LFI cu acces la liniile administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, personalului care efectuează manevra. După terminarea operațiunilor de manevră, de asigurarea vagoanelor răspunde personalul operatorului economic utilizator al LFI respective;
- d) în linie curentă, personalului care deservește trenul.

(2) Răspunderea pentru slăbirea frânelor de mână și/sau ridicarea saboților de mână, înainte de începerea manevrei revine personalului care efectuează manevra.

Art. 41. - (1) Răspunderea pentru operațiile care se execută înainte de dezlegarea locomotivei de la tren, asigurarea contra fugirii a garniturilor de trenuri ce rămân fără locomotivă, cât și pentru

ridicarea saboților de mână și slăbirea frânelor de mână după legarea locomotivei la garnitură, o are personalul operatorului de transport feroviar, respectiv șeful de tren sau mecanicul ajutor al locomotivei, în lipsa șefului de tren. După terminarea operațiilor de manevră pentru vagoanele sau grupurile de vagoane ce rămân pe liniile stației, garniturile de trenuri ce rămân fără locomotivă, personalul OTF, respectiv șeful de tren sau mecanicul ajutor al locomotivei, în lipsa șefului de tren fac înscrieri în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare sau în registrul postului, după caz, menționând citeț: numărul liniei, numerele vagoanelor la care s-au strâns frânele de mână, respectiv la care s-au așezat saboți de mână, ora, numele și prenumele, după care semnează.

(2) În cazul trenurilor de lucru și al UAM care rămân pe liniile stației fără supraveghere, se procedează conform prevederilor de la alin. (1).

Art. 42. - Prevederi de amănunt privind asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii precum și modul de evidențiere a asigurării, se stabilesc în PTE.

SECȚIUNEA a 7-a

Retragerea și oprirea manevrei în vederea primirii, trecerii și expedierii trenurilor

Art. 43. - Retragerea și oprirea manevrei se face din ordinul verbal al IDM dispozitor, dat după caz, acarului, revizorului de ace, respectiv agentului de la coloana de manevră, masa de manevră, CAM sau direct conducătorului manevrei, indicându-se numărul trenului și linia de primire/expediere/trecere a trenului. IDM dispozitor consideră manevra retrasă și oprită numai după primirea de la personalul menționat a confirmării de retragere și oprire a manevrei.

Art. 44. - (1) În cazul în care manevra s-a executat cu depășirea semnalelor cu lumină roșie sau albastră, în baza instrucțiunii de exploatare a cărei valabilitate nu a expirat, odată cu ordinul dat pentru retragerea și oprirea manevrei, IDM dispozitor retrage personal sau dispune retragerea instrucțiunii de exploatare de la mecanic; în acest caz, instrucțiunea de exploatare își pierde valabilitatea.

(2) Acarul, revizorul de ace, respectiv agentul de la coloana de manevră, masa de manevră sau CAM aduce verbal la cunoștința conducătorului de manevră, ordinul IDM dispozitor chiar dacă manevra staționează.

(3) Conducătorul manevrei comunică mecanicului și partidei de manevră ordinul de retragere și oprire a manevrei, retrage și oprește manevra, după care retrage instrucțiunea de exploatare de la mecanic și comunică celui de la care a primit ordinul, că „*manevra a fost retrasă și oprită la linia(numărul liniei)*”, după care înmânează instrucțiunea de exploatare retrasă celui care a emis-o. Numai după primirea acestei comunicări, acarul, revizorul de ace, respectiv agentul de la coloana de manevră, masa de manevră sau CAM raportează retragerea și oprirea manevrei către IDM dispozitor care a dat ordinul de retragere și oprire.

(4) IDM dispozitor consideră că manevra a fost retrasă și oprită după ce a primit această raportare și după ce s-a convins că instrucțiunea de expoatare, emisă pentru depășirea la manevră a semnalelor luminoase la care arde o lumină roșie sau a semnalelor luminoase de manevră cu lumină albastră, a fost retras de la mecanic și a fost restituită celui care a emis-o; prevederi de amănunt se stabilesc în PTE.

(5) Când ordinul de retragere și oprire a manevrei este transmis de către IDM dispozitor direct conducătorului manevrei, după primirea raportării de la acesta că manevra a fost retrasă și oprită și după ce IDM dispozitor s-a convins că instrucțiunea de exploatare a fost retrasă de la mecanic și a fost restituită celui care a emis-o, acesta transmite acarului sau revizorului de ace, respectiv agentului de la coloana de manevră, masa de manevră sau CAM că manevra a fost retrasă și oprită.

SECȚIUNEA a 8-a

Oprirea vehiculelor feroviare fugite

Art. 45. - (1) În caz de fugire a vehiculelor feroviare, întregul personal feroviar este obligat să întrebuințeze toate mijloacele pentru oprirea acestora.

(2) Personalul feroviar care observă vehicule feroviare fugite, este obligat să avizeze imediat pe IDM din cea mai apropiată stație de cale ferată. IDM va aviza posturile de macazuri și de barieră din incinta stației și din linie curentă, posturile ajutătoare de mișcare și posturile de mișcare din linie curentă, stația vecină - în sensul fugirii - și operatorul de circulație, comunicând, dacă este posibil, felul încărcăturii și dacă sunt oameni în vehiculele feroviare fugite.

(3) Pentru evitarea ciocnirii vehiculelor feroviare fugite cu trenurile în circulație sau cu alte vehicule feroviare, operatorul de circulație avizează stațiile interesate despre fugirea vehiculelor feroviare și dispune:

- a) interzicerea expedierii oricărui tren, atât pe linie simplă cât și pe linie dublă, pe întreaga distanță pe care ar putea să o parcurgă vehiculele feroviare fugite;
- b) oprirea trenurilor aflate în mers, pe linia alăturată celei pe care circulă vehiculele feroviare fugite - în cazul circulației pe linie dublă sau triplă - pe cât posibil în aliniament și evacuarea în condiții de securitate a călătorilor din vagoane;
- c) oprirea imediată a trenului contra căruia fug vehiculele feroviare, în orice punct, în afara lucrărilor de artă și darea înapoi a trenului oprit în linie curentă, cu excepția cazurilor când darea înapoi a trenului este interzisă;
- d) evacuarea călătorilor din vagoane, în condiții de securitate, în cazul în care nu este posibilă darea înapoi a trenului din linie curentă;
- e) oprirea și reținerea în prima stație a trenului care este urmărit de vehiculele feroviare fugite, pentru evitarea ciocnirii.

(4) Măsurile specificate mai sus nu sunt limitative, personalul putând lua și alte măsuri, din proprie inițiativă, în raport cu situația de moment.

CAPITOLUL II

COMPUNEREA TRENURILOR

SECȚIUNEA 1

Reguli generale la compunerea trenurilor

Art. 46. - (1) Se numește *tren*, un grup de vehicule feroviare legate regulamentar între ele și de locomotiva de remorcare, semnalizat cu semnale de cap și fine de tren.

(2) Automotoarele, ramele electrice sau diesel, mașini grele de cale (burat, ciuruit, profilat, compactat, ripat), UAM cu sau fără vagoane, precum și locomotivele izolate sunt considerate tot trenuri.

Art. 47. - (1) Fiecare tren trebuie să fie compus potrivit reglementărilor specifice în vigoare, a prevederilor cuprinse în planul de formare a trenurilor și în livretele cu mersul trenurilor.

(2) Tonajul maxim și lungimea maximă a trenurilor se stabilesc prin planul de mers al trenurilor și se trec în livrete de mers.

(3) Trenurile trebuie compuse astfel încât tonajul și lungimea acestora să nu depășească valorile maxime prevăzute în mersurile întocmite pentru acestea. În mod excepțional, la cererea scrisă a operatorului de transport feroviar interesat, se admite îndrumarea trenurilor mai lungi decât lungimea maximă prevăzută, numai cu dispoziție scrisă a operatorului de circulație care stabilește și condițiile de circulație.

Art. 48. - (1) După terminarea operațiilor de compunere a unui tren, acesta se acoperă în ambele capete cu discuri roșii și se pune la dispoziția personalului de vagoane pentru efectuarea reviziei tehnice și a probei de frână, în vederea expedierii. Ridicarea discurilor de acoperire se face de către personalul de vagoane după terminarea reviziei tehnice și a probei de frână.

(2) Amplasarea, iluminarea, și depozitarea discurilor roșii se fac de către personalul operatorului de transport feroviar care compune trenul și se stabilesc în PTE.

Art. 49. - Prevederi de amănunt privind avizarea punerii trenurilor la dispoziția personalului care execută revizia tehnică și proba de frână în vederea expedierii, precum și a terminării acestora se stabilesc în PTE.

PARTEA A III-A
CIRCULAȚIA TRENURILOR
CAPITOLUL I
ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR
SECȚIUNEA 1
Puncte de secționare

Art. 50. - (1) Circulația trenurilor se face la distanțe separate prin puncte de secționare, iar în cazuri excepționale, la interval de timp.

(2) Punctele de secționare sunt:

- a)** stațiile;
- b)** haltele de mișcare;
- c)** posturile de mișcare în linie curentă;
- d)** semnalele luminoase de trecere ale BLA.

(3) Se consideră puncte de secționare și semnalele de parcurs din stații.

(4) Stațiile sunt puncte de secționare care au linii destinate circulației trenurilor, efectuării operațiunilor de manevră și altor operațiuni de transport feroviar.

(5) Haltele de mișcare sunt puncte de secționare care au cel puțin două linii pentru încrucișări și treceri înainte de trenuri.

(6) Posturile de mișcare în linie curentă sunt puncte de secționare care deserveșc ramificații în alte direcții de mers, ramificații din linie curentă care deserveșc linii aparținând operatorilor economici, traversări, încălecări și descălecări de linii acoperite cu semnale. Ele au rolul de a elibera linia curentă după ce trenul sau convoiul de manevră a depășit aceste posturi.

(7) Din punct de vedere al executării serviciului de mișcare stațiile, haltele de mișcare și posturile de mișcare din linie curentă trebuie să fie deservite de către IDM, exceptând punctele de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, care sunt deservite de către agenți.

(8) În linie curentă pot funcționa și posturi ajutătoare de mișcare care deserveșc joncțiuni ale liniilor operatorilor economici. Acestea nu sunt acoperite de semnale, nu sunt puncte de secționare și serveșc pentru eliberarea liniei curente după gararea convoiului de manevră pe linia operatorului economic. Postul ajutător de mișcare este deservit de către IDM. Posturile ajutătoare de mișcare situate pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor sunt deservite de agenți.

(9) În unele cazuri, între punctele de secționare pot exista posturi de macazuri în linie curentă, afiliate unei stații și destinate deservirii unor linii de cale ferată care nu aparțin infrastructurii feroviare publice, racordate din linie curentă. Acestea nu sunt puncte de secționare. Reglementări de amănunt privind deservirea și funcționarea posturilor de macazuri din linie curentă se stabileșc în PTE.

SECȚIUNEA a 2-a
Limitele incintei unei stații

Art. 51. - (1) Limitele incintei unei stații sunt semnalele de intrare ale acesteia.

(2) Pe liniile duble, în cazul în care nu există semnal de intrare pentru circulația de pe linia falsă, linia din stânga, semnalele de intrare în sensul normal de circulație a trenului, delimitează incinta stației pentru ambele linii.

(3) Pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor incinta punctului de secționare este delimitată de indicatoarele permanente de acoperire.

SECȚIUNEA a 3-a Mersul trenurilor

Art. 52. - (1) Mersul trenurilor se stabilește prin graficul de circulație și este prevăzut în livretele cu mersul trenurilor. Fiecare tren trebuie să poarte un număr și să circule după un mers dinainte stabilit.

(2) În mod excepțional, în afară de trenurile prevăzute în graficul de circulație, pot circula și trenuri suplimentare. Aceste trenuri circulă după mersuri întocmite cu ocazia punerii lor în circulație sau în condițiile de circulație ale unor trenuri prevăzute în livretele cu mersul trenurilor, stabilite prin dispozițiile de punere în circulație a acestora.

(3) Trenurile suplimentare de călători au aceleași condiții de circulație ca și ale unui tren de aceeași categorie, prevăzut în livretele cu mersul trenurilor - viteză, timp de mers, procent de masă frânată și opriri - dacă nu se dispune altfel prin dispoziția de punere în circulație.

(4) Trenurile suplimentare de marfă au aceleași condiții de circulație ca și ale unui tren de aceeași categorie prevăzut în livretele cu mersul trenurilor - viteză, timp de mers, procent de masă frânată și opriri - dacă nu se dispune altfel prin dispoziția operatorului de circulație.

(5) Trenurile de serviciu - pentru transportul salariaților feroviari la și de la serviciu - sau garniturile goale de călători, circulă conform mersurilor prevăzute în livretele cu mersul trenurilor.

(6) În toate cazurile de circulație a trenurilor suplimentare, pentru care nu se întocmește un mers special, mecanicul este înștiințat, asupra condițiilor în care circulă trenurile, prin instrucțiune de exploatare în care se specifică: „...*circulați în condițiile stabilite în livret pentru trenul - numărul, plecați ora.....*”, precum și alte condiții de circulație, dacă este cazul.

Art. 53. - (1) În caz de necesitate se admite suprimarea unor opriri sau circulația timpurie - înainte de ora prevăzută în mers - numai pentru trenurile de marfă, garniturile goale de călători, precum și pentru anumite trenuri de călători prevăzute în livretele cu mersul trenurilor.

(2) Suprimarea unor opriri sau circulația timpurie a trenurilor se face pe baza dispoziției operatorului de circulație, transmisă punctelor de secționare - stații, halte de mișcare și posturi de mișcare în linie curentă - în care se indică punctele de secționare în care se suprimă oprirea și ora reală de plecare.

(3) Trenul timpuriu circulă cu numărul trenului prevăzut în grafic și are condițiile de circulație prevăzute în mersul trenului, care prin grafic circulă regulat, dacă nu se dispune altfel prin dispoziția operatorului de circulație. După primirea dispoziției operatorului de circulație, IDM trebuie să avizeze suprimarea opririi și/sau circulația timpurie la posturile de macazuri și de barieră din incinta stației, la posturile ajutoare de mișcare, la posturile de macazuri și de barieră din linie curentă și înmânează mecanicului instrucțiunea de exploatare în care se menționează circulația timpurie, eventualele suprimări ale opririlor precum și ora reală a plecării.

(4) Circulația timpurie și suprimarea opririi trenurilor de marfă, în stațiile la care semnalul de intrare dă indicații asupra semnalului de ieșire, se face în baza indicației de liber a semnalului de ieșire. În aceste cazuri nu mai este necesară avizarea mecanicului prin instrucțiune de exploatare.

Art. 54. - (1) Circulația trenurilor prevăzute în graficul de circulație și a celor suplimentare se aduce la cunoștința personalului interesat, astfel:

- a) prin livretele cu mersul trenurilor;
- b) prin programul de circulație, periodic;
- c) prin dispoziție scrisă a operatorului de circulație, ori de câte ori intervin anulări sau suplimentări de trenuri față de programul de circulație zilnic.

(2) Anularea circulației trenurilor prevăzute în graficul de circulație se face de către administratorul infrastructurii feroviare prin dispoziție scrisă a operatorului de circulație, cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

SECȚIUNEA a 4-a

Vitezele de circulație ale trenurilor

Art. 55. (1) Viteza maximă de circulație este viteza pe care trenul nu trebuie să o depășească și depinde de:

- a) felul trenului, tipul frânei și caracteristicile locomotivelor, automotoarelor, vagoanelor sau ale vehiculelor speciale care intră în compunerea trenurilor, conform **Anexei nr. 4**;
- b) numărul și modul de așezare, legarea sau nelegarea la tren și frână a locomotivelor în acțiune, conform **Anexei nr. 5**;
- c) procentul de masă frânată ce se realizează pe diferite pante caracteristice;
- d) starea liniilor, raza curbelor și lucrările de artă existente pe secția de circulație.

(2) După ce s-au determinat vitezele maxime în funcție de elementele enumerate la alin. (1), viteza maximă de circulație a unui tren pe o secție de circulație se stabilește ca fiind cea mai mică dintre aceste viteze; vitezele maxime astfel stabilite se trec în livretele de mers.

(3) Când în compunerea trenurilor se introduc vehicule feroviare care necesită restricții speciale sau transporturi excepționale, condițiile de circulație a acestor trenuri se stabilesc prin dispoziția de punere a lor în circulație.

(4) Vitezele maxime ale trenurilor experimentale sau de probă se stabilesc prin mersul de tren întocmit.

(5) Vitezele maxime ale locomotivelor care circulă izolat și utilizează frânarea automată sunt cele prevăzute în **Anexa nr. 6**. Locomotivele care nu sunt prevăzute în **Anexa nr. 6**, pot circula cu o viteză maximă care să nu depășească viteza maximă constructivă a lor.

(6) Vitezele maxime ale trenurilor se reduc conform **Anexei nr. 7**, în cazul apariției unor defecte la locomotive și automotoare.

(7) Vitezele maxime de circulație ale trenurilor nu se reduc pe porțiunile de linie unde puterea locomotivelor diesel sau electrice folosite ca împingătoare sau intercalate devine disponibilă în remorcarea trenului.

(8) În cazurile de la aliniatul (7), masele locomotivelor respective nu se vor lua în calculul tonajului trenului.

(9) Vitezele maxime de circulație ale trenurilor admise de linie sunt cuprinse în caietul cu datele caracteristice ale liniilor și podurilor sau în registrul de infrastructură feroviară - RINF.

Art.56. Vitezele maxime de circulație ale trenurilor se limitează în cazurile prevăzute în **Anexa nr.8**.

SECȚIUNEA a 5-a Rangul trenurilor

Art. 57. - (1) Pentru stabilirea priorității în circulație, fiecărui tren i se atribuie un rang, după cum urmează:

- a) peste orice rang: trenuri de serviciu puse în circulație pentru restabilirea circulației trenurilor;
- b) în ordinea rangului:
 - I. Rangul I - trenur pentru care se va dispune să circule în acest rang;
 - II. Rangul II - trenuri intercity;
 - III. Rangul III - trenuri interregio;
 - IV. Rangul IV - trenuri regio, regio-expres și trenuri mixte;
 - V. Rangul V - trenuri internaționale de marfă, trenuri de marfă specializate pentru transportul mărfurilor perisabile și/sau vietăților, trenuri de mesagerie, containere și coletărie;
 - VI. Rangul VI - trenuri de marfă interregionale sau regionale, trenuri navete, trenuri marșrute, trenuri cu vagoane goale;
 - VII. Rangul VII - trenuri de marfă care urmează să manevreze pe secție (locale), trenuri convoaie de manevră (în complexe feroviare), trenuri de serviciu, locomotive izolate;

(2) Pentru trenurile care se pun în circulație pe baza ordinelor speciale rangul se stabilește odată cu punerea în circulație, în funcție de tipul trenului, conform celor prevăzute la alin.(1).

SECȚIUNEA a 6-a Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație

Art. 58. - (1) Toate trenurile care circulă prin stație și în linie curentă se supraveghează prin defilare, astfel:

- a) în stație, de către personalul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare conform prevederilor din PTE;
- b) în linie curentă, de către personalul care deservește posturile de mișcare, posturile ajutătoare de mișcare, posturile de macazuri și de barieră, precum și de către revizorii de cale.

(2) În stațiile în care este prevăzută efectuarea reviziei tehnice în tranzit, operatorii de transport feroviar trebuie să organizeze supravegherea prin defilare a trenurilor proprii de către revizori tehnici de vagoane.

(3) Personalul stabilit la alin. (1) va urmări cu atenție starea vehiculelor feroviare și a încărcăturii din vagoane, iar dacă constata cazuri în care vehiculele feroviare prezintă defecte vizibile și/sau sesizabile prin zgomotul produs care periclitează siguranța circulației și securitatea transporturilor, trebuie să dea imediat semnale de oprire a trenului și să avizeze IDM și după caz mecanicul de locomotivă, asupra pericolului și necesității opririi trenului.

(4) IDM, în cazul în care este avizat asupra pericolului și necesității opririi trenului, trebuie să ia imediat măsuri de oprire a trenului folosind toate mijloacele (comunicarea către mecanic prin radiotelefon, manipularea semnalelor pe oprire, transmiterea semnalelor de oprire cu instrumente portative sau cu alte mijloace).

(5) În cazul în care nu s-a reușit oprirea trenului, IDM anunță posturile din linie curentă, stația vecină și operatorul de circulație despre pericolul existent și necesitatea opririi trenului.

(6) Modul de avizare a trenurilor la care urmează să se efectueze revizie tehnică, către revizorii tehnici de vagoane, în stațiile în care aceștia există, se stabilește în PTE.

Art. 59. - (1) În cazul în care trenul este oprit, conform prevederilor art.58 alin.(3), alin.(4) sau alin.(5), constatarea cauzelor care au produs defectul, precum și stabilirea altor condiții de circulație pentru vehiculele din tren se fac de către:

- a) revizorii tehnici de vagoane, acolo unde există;
- b) un agent al trenului, în linie curentă și în stațiile unde nu există revizori tehnici de vagoane.

(2) Condițiile pentru circulația în continuare a vehiculelor din compunerea trenului, se stabilesc de către revizorul tehnic de vagoane sau de către personalul operatorului de transport feroviar care deservește trenul, după caz cu excepția trenurilor deservite către un singur agent - mecanicul de locomotivă; aceste condiții sunt comunicate în scris către IDM din stația în care a fost oprit trenul, sau prin instalații TC de către mecanicul trenului oprit în linie curentă către IDM din stația cea mai apropiată cu care acesta poate lua legătura.

(3) IDM avizează operatorul de circulație pentru a dispune circulația trenului în condițiile stabilite.

Art. 60. - (1) IDM, revizorii de ace, acarii și revizorii tehnici de vagoane se postează, pentru supravegherea prin defilare a trenului în stație, în poziție și ținută corespunzătoare, cu instrumentele portative necesare semnalizării, astfel:

- a) IDM, înainte ca trenul să fi depășit primul aparat de cale de la intrare, ziua cu discul manual, iar noaptea cu lanterna cu lumina verde spre tren;
- b) revizorii de ace și acarii, înainte ca trenul să depășească semnalul de intrare, ziua cu stegulețul galben desfășurat, noaptea cu lanterna cu lumina albă spre tren;
- c) revizorii tehnici de vagoane, înainte ca trenul să atace primul aparat de cale, ziua cu rechizitele proprii, noaptea cu lanterna cu lumina albă spre tren.

(2) În linie curentă, revizorii de cale, păzitorii de barieră și personalul care deservește alte posturi din linie curentă se postează pentru supravegherea prin defilare a trenurilor în exteriorul liniei/liniilor, în poziție și ținută corespunzătoare, astfel:

- a) revizorii de cale, pe partea dreaptă a sensului normal de circulație, cu stegulețul galben înfășurat;
- b) agenții posturilor de barieră, în locul stabilit prin Regulamentul de funcționare a postului de barieră anexat la PTE, ziua cu stegulețul galben desfășurat, iar noaptea cu lanterna cu lumină albă spre tren;
- c) IDM, în cazul în care postul din linie curentă este deservit de către acesta, la locul stabilit în PTE, ziua cu discul manual, iar noaptea cu lanterna cu lumina verde spre tren;
- d) revizorii de ace sau acarii, când posturile din linie curentă sunt deservite de aceștia, la locul stabilit în PTE, ziua cu stegulețul galben desfășurat, noaptea cu lanterna cu lumină albă spre tren.

(3) Pentru supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație, în vederea constatării situațiilor care pot periclita siguranța circulației, personalul precizat la alin.(1) este obligat să se posteze la locul stabilit în PTE și să nu părăsească locul din care supraveghează trenul, înainte de oprirea sau trecerea acestuia, decât dacă observă la tren nereguli care pun în pericol siguranța circulației și securitatea transporturilor ce impun oprirea imediată a trenului sau este sunat la telefon pe circuitul IDM-cabine. În cazul trenurilor care au oprire în stație, iar IDM trebuie să îndeplinească și alte operații în legătură cu primirea și expedierea altui tren sau cu expedierea trenului respectiv, IDM întâmpină primul tren numai până în momentul în care acesta s-a angajat pe linia de primire.

Art. 61. - În cazul circulației trenurilor fără oprire prin stațiile neînregistrate cu semnal de ieșire, IDM trebuie să dea semnalul „*trecerea fără oprire a trenului*” înainte ca trenul să depășească primul aparat de cale de la intrare, respectiv la apariția trenului, în cazul în care nu are vizibilitate până la primul aparat de cale, postându-se astfel încât să fie perceput de către mecanic; după aceasta IDM se deplasează la locul stabilit pentru supravegherea prin defilare a trenului.

Art. 62. - (1) Personalul stabilit în PTE să supravegheze prin defilare circulația trenurilor este obligat să se convingă de existența semnalelor de cap și de fine de tren.

(2) Modul în care IDM se convinge de existența semnalelor de cap și de fine de tren se stabilește în PTE.

(3) La plecarea sau trecerea prin punctele de secționare deservite de IDM, a unui tren nesemnalizat corespunzător, acesta trebuie să ia măsuri de oprire a trenului.

(4) În cazul în care semnalele de fine de tren lipsesc, IDM va aviza operatorul de circulație și stația vecină care a expedit trenul, pentru oprirea circulației altor trenuri, până când se stabilește dacă trenul în cauză este complet.

(5) În cazul în care semnalele de fine de tren sunt stinse sau incomplete, dar trenul este complet, IDM lasă trenul să circule până la prima stație, comunicând neregula constatată către IDM din această stație. IDM care primește această avizare ia măsuri de oprire a trenului, chiar dacă acesta nu are oprire prin mers și dispune semnalizarea corespunzătoare a trenului de către agentul operatorului de transport feroviar.

(6) Pe secțiile de circulație cu BLA, la trecerea unui tren cu semnale de fine de tren stinse sau incomplete, IDM ia măsuri de oprire a trenului, iar în cazul în care acest lucru nu mai este posibil, comunică neregula către IDM din stația următoare, pentru ca acesta să ia măsuri de oprire, în vederea semnalizării corespunzătoare de către agentul operatorului de transport feroviar, iar trenul următor se poate expedia numai după primirea reavizului de sosire.

(7) În cazul în care la vagoanele din compunerea unui tren de călători se constată că în afara lămpilor roșii folosite pentru semnalizarea “fine de tren”, una sau mai multe lămpi roșii frontale sunt aprinse, se procedează conform celor prevăzute la alin.(3), (5) și (6).

SECȚIUNEA a 7-a

Reguli generale privind circulația trenurilor

Art. 63. În linie curentă, asupra trenului oprit dispune șeful de tren. Mecanicul, personalul de tren, personalul de manevră și personalul din activitatea de linii este obligat să execute dispozițiile

șefului de tren. La trenul aflat în mers, precum și la trenul fără șef de tren, asupra trenului dispune mecanicul.

Art. 64. - În cazul lipsei de linii libere în stații, trenurile pot fi permise și pe linie ocupată sau cu marca de siguranță din capătul opus ocupată, însă numai după ce sunt oprite la semnalul de intrare și s-a înmănat mecanicului instrucțiune de exploatare, urmând să fie însoțite de către agentul stației, până la gararea lor pe linia respectivă. Mecanicul urmărește cu atenție linia și ia măsuri pentru oprirea trenului în siguranță.

Art. 65. - (1) Trenul care sosește în stație trebuie să fie garat. Un tren se consideră garat atunci când s-a oprit efectiv între mărcile de siguranță de la extremitățile liniei de primire sau între marca de siguranță de la urma trenului și semnalul de ieșire al liniei respective și numai dacă este semnalizat conform reglementărilor în vigoare.

(2) Staționarea trenului peste mărcile de siguranță este interzisă. Când partea din urmă a trenului rămâne dincolo de marca de siguranță, agentul care deservește trenul sau acarul postului de macazuri este obligat să dea semnale mecanicului pentru tragerea trenului până la semnalul de ieșire al liniei respective sau, în cazul în care nu există semnal de ieșire, până la marca de siguranță de la ieșire.

(3) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE situate pe secții de circulație cu BLA, în care nu există agenții menționați la alin.(2), comunicările privind gararea trenului se fac între IDM și mecanic direct sau prin radiotelefon.

Art. 66. - (1) În cazul în care datorită lungimii, trenul nu se poate gara între mărcile de siguranță, respectiv între semnalul de ieșire și marca de siguranță de la urma trenului, acarul trebuie să comunice ocuparea mărcii de siguranță către IDM, care dispune după caz:

- a) staționarea părții din urmă a trenului peste marca de siguranță;
- b) depășirea semnalului de ieșire, până la marca de siguranță;
- c) tragerea trenului și staționarea peste marca de siguranță de la ieșire;
- d) fracționarea trenului și gararea acestuia pe două sau mai multe linii.

(2) În cazul în care IDM dispune staționarea părții din urmă a trenului peste marca de siguranță, acesta dă dispoziție scrisă posturilor de macazuri interesate, menționând ora până la care marca de siguranță rămâne ocupată. Mecanicul este încunoștințat prin instrucțiune de exploatare în care se înscrie ora până la care marca de siguranță de la urma trenului rămâne ocupată.

(3) În cazul în care IDM dispune depășirea semnalului de ieșire până la marca de siguranță, respectiv tragerea trenului și staționarea peste marca de siguranță de la ieșire, acesta dă dispoziție scrisă în acest sens posturilor de macazuri interesate și mecanicului, prin instrucțiune de exploatare în care se precizează ora până la care se poate depăși semnalul de ieșire până la marca de siguranță, respectiv ora până la care se poate ocupa marca de siguranță de la ieșire.

(4) În cazul în care IDM dispune fracționarea trenului și gararea acestuia pe două sau mai multe linii, acesta întocmește plan de manevră pe care îl aduce la cunoștința posturilor de macazuri interesate prin dispoziție scrisă și mecanicului prin instrucțiune de exploatare.

(5) În cazul atașării unei grupe de vagoane sau a unei locomotive la tren, dacă locomotiva rămâne dincolo de marca de siguranță, IDM aduce la cunoștință mecanicului prin instrucțiune de exploatare, ora până la care locomotiva staționează dincolo de marca de siguranță; în cazul în care nu este în posesia instrucțiunii de exploatare, mecanicul dă semnale de alarmă cu fluierul sau sirena locomotivei până la primirea instrucțiunii de exploatare.

(6) Darea înapoi a trenului, cu atacarea mărcii de siguranță de la urmă, este permisă numai după manipularea macazurilor în poziție corespunzătoare, dacă este cazul și numai cu încuviințarea scrisă a IDM dispozitor dată mecanicului prin instrucțiune de exploatare.

Art. 67. - Modul concret de lucru, pentru situațiile prevăzute la art. 65, alin. (2) și art. 66, alin. (1), precum și modalitatea și mijloacele prin care se efectuează avizarea și comunicările cu IDM se stabilesc prin PTE-ul stației.

Art. 68. - (1) În cazul în care necesitățile de exploatare impun oprirea trenului într-o stație prin care urma să treacă fără oprire, se procedează după cum urmează:

- a) în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, precum și în stațiile ale căror semnale de intrare dau indicații asupra semnalului de ieșire, oprirea trenului în stație se face pe baza indicației date de semnalul de intrare și a semnalului de ieșire aflat în poziție de oprire;
- b) în stațiile în care semnalul de intrare nu dă indicații asupra semnalului de ieșire, operatorul de circulație trebuie să avizeze ultima stație cu oprire a trenului, precum și stația unde urmează să oprească trenul, pentru ca IDM din ultima stație cu oprire să aducă la cunoștința mecanicului, prin instrucțiuni de exploatare, oprirea neprevăzută a trenului. În cazul în care necesitatea opririi trenului a intervenit după plecarea din ultima stație cu oprire, IDM din stația în care se impune oprirea acestuia, oprește trenul la semnalul de intrare și numai după ce s-a convins personal sau prin raportarea revizorului de ace, a acarului, a agentului postului de barieră sau a mecanicului, după caz - prin instalații TC - că trenul este oprit, pune semnalul de intrare pe liber.

Art. 69 - IDM și mecanicii trenurilor în circulație trebuie să-și comunice și să-și confirme reciproc, prin radiotelefon, următoarele:

- a) condițiile de intrare, trecere, oprire, ieșire în/prin/din stație și de circulație între stații;
- b) linia de garare/trecere a trenului în/prin stație, precizându-se dacă aceasta este directă sau abătută și dacă este cazul, firul de circulație la expediere;
- c) gararea, ieșirea sau trecerea completă a trenului, după caz;
- d) alte informații cu privire la circulația trenului prin stație și în linie curentă, care pot contribui la asigurarea regularității, siguranței circulației și securității transporturilor.

SECȚIUNEA a 8-a

Sistemele de organizare a circulației trenurilor

Art. 70. - (1) În funcție de instalațiile cu care sunt înzestrate stațiile și liniile curente, pentru organizarea circulației trenurilor se utilizează următoarele sisteme:

- a) circulația trenurilor pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă;
- b) circulația trenurilor pe bază de BLA;
- c) circulația trenurilor pe bază de BLAS;
- d) circulația trenurilor pe bază de bloc de linie semiautomat;
- e) circulația trenurilor pe bază de instalație dispecer, cu sau fără tehnică de calcul;
- f) conducerea centralizată a circulației trenurilor.

(2) Trecerea de la sistemele de circulație prevăzute la alin. (1) lit. b), lit. c) sau lit. d) la sistemul de circulație al trenurilor pe baza înțelegerii telefonice-cale liberă, se comunică mecanicului prin instrucțiuni de exploatare.

SECȚIUNEA a 9-a

Reglementări privind ocuparea liniei curente

Art. 71. - (1) Ocuparea liniei curente de către un tren se face numai în baza ordinului de plecare.

(2) Ordinul de plecare pentru trenurile de călători sau mixte se dă de către:

- a) IDM prin semnalul „*pornirea trenului*” și indicația de liber a semnalului de ieșire al fiecărei linii, acolo unde există. În cazul în care nu există semnal de ieșire de la linia respectivă sau există semnal de ieșire de grup, fără indicator de linie sau cu indicator de linie stins iar în stație se află mai multe trenuri de expediat în aceeași direcție, IDM dă semnalul „*pornirea trenului*” de lângă locomotiva trenului care se expediază;
- b) Șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanicul din postul de conducere, conductorul de tren, prin semnalul „*pornirea trenului*” și indicația de liber a semnalului de ieșire sau indicația „chemare”, în stațiile de pe secțiile cu sistem de circulație dispecer sau în anumite stații înzestrate cu instalații CED sau CE, stabilite de administratorul infrastructurii feroviare;
- c) șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, conductorul de

tren, prin semnalul „*pornirea trenului*”, în haltele de călători, punctele de oprire în linie curentă și în punctele de secționare de pe secțiunile cu sistem de circulație dispecer fără IDM sau alt agent, precum și în cazurile de oprire neprevăzută a trenului în linie curentă.

(3) Semnalul „*pornirea trenului*” pentru trenurile de călători sau mixte se dă dintr-un loc vizibil, astfel încât să poată fi perceput în mod direct de către personalul de locomotivă și să poată fi confirmat de către mecanic prin semnal acustic „*pornire sau atenție*” dat cu fluierul locomotivei.

(4) În cazul deservirii locomotivei în echipă completă (mecanic și mecanic ajutor) când semnalul „*pornirea trenului*” se dă pe partea mecanicului ajutor, acesta îl va comunica mecanicului și rămâne direct răspunzător de perceperea acestui semnal.

(5) În cazul conducerii simplificate, când clădirea stației se află pe partea stângă a sensului de mers, mecanicul se deplasează în stânga cabinei locomotivei pentru a percepe semnalul „*pornirea trenului*”, dat de către IDM sau un agent; mecanicul procedează în mod similar și în cazul în care semnalul „*pornirea trenului*” este dat de către șeful de tren, iar peronul se află pe partea stângă a sensului de mers.

(6) Ordinul de plecare la celelalte trenuri se dă prin:

- a) indicația de liber a semnalului de ieșire, în stații cu semnal de ieșire la fiecare linie;
- b) indicația de liber a semnalului luminos de ieșire de grup și a indicatorului de linie;
- c) indicația de liber a semnalului luminos de ieșire de grup, fără indicator de linie sau cu indicatorul de linie stins și semnalul „*pornirea trenului*” dat de către IDM, de lângă locomotiva trenului care se expediază;
- d) indicația de liber a semaforului de ieșire de grup și semnalul „*pornirea trenului*” dat de către IDM, de lângă locomotiva trenului care se expediază;
- e) semnalul „*pornirea trenului*” dat de către IDM, de lângă locomotiva trenului care se expediază, în cazul în care nu există semnal de ieșire.

(7) Personalul de locomotivă ține în permanență sub observație indicația semnalului de ieșire al stației și urmărește eventualele semnale de oprire date de personalul stației sau personalul de tren. La schimbarea indicației semnalului de ieșire sau în cazul când personalul de stație sau de tren dă semnale de oprire, mecanicul trenului va lua imediat măsurile ce se impun pentru oprirea trenului în condiții de siguranță.

(8) În cazul conducerii simplificate, obligațiile de la alin. (7), revin în exclusivitate mecanicului de locomotivă.

Art. 72. - (1) În cazurile prevăzute la art. 71, alin. (6), lit. c), d) și e) când semnalul „*pornirea trenului*” nu poate fi dat de lângă locomotivă de către IDM, ordinul de plecare a trenului se dă prin instrucțiune de exploatare cu mențiunea „*Liber de la linia ... la stația.....*” înmănat mecanicului, din ordinul IDM, de către un alt agent din subordinea sa.

(2) Mecanicul pune trenul în mișcare numai după primirea instrucțiunii de exploatare și a indicației de liber a semnalului de ieșire, dacă acesta există.

(3) În stațiile cu semnal de ieșire de grup neînzechitat cu indicator de linie, care se pune pe liber numai la comanda dată prin bloc de către IDM dispozitor, instrucțiunea de exploatare se poate înmâna și înaintea executării comenzii în bloc.

(4) În cazul în care instrucțiunea de exploatare a fost înmănată mecanicului și se impune reținerea trenului în stație, instrucțiunea de exploatare se retrage imediat de la mecanic, se anulează și se atașează la copia rămasă la carnet.

(5) În cazul în care este necesar să se aducă la cunoștință mecanicilor dispoziții speciale privind circulația trenurilor de marfă sau a celor care circulă în condițiile acestora - în stațiile înzechitate cu semnale de ieșire la fiecare linie sau semnal luminos de ieșire de grup prevăzut cu indicator de linie în stare de funcționare - manipularea semnalului de ieșire pe liber se face numai după ce IDM a înmănat sau s-a convins că instrucțiunea de exploatare a fost înmănată mecanicului.

Art. 73. - Trecerea trenurilor care circulă fără oprire prin punctele de secționare se face pe baza indicației de liber a semnalului de ieșire, iar prin punctele de secționare fără semnal de ieșire, se face pe baza semnalului „*trecerea fără oprire*” dat de către IDM.

Art. 74. - Ordinul de plecare pentru trenurile care pleacă dintr-un punct de secționare, pe timp cu vizibilitate redusă sau când nu se poate observa de către mecanic indicația de liber a semnalului de ieșire, în cazul tuturor sistemelor de circulație, se dă prin:

- a) semnalul „*pornirea trenului*” dat de către IDM de lângă locomotivă, la trenurile de călători și mixte;
- b) instrucțiune de exploatare înmănată mecanicului printr-un agent, la trenurile de marfă.

Art. 75. - (1) În cazul în care locomotiva trenului se află după semnalul de ieșire, ordinul de plecare se dă prin instrucțiune de exploatare înmănată mecanicului, în care se menționează indicația semnalului de ieșire și se completează cu:

„Trenul număruleste liber la stația.....pe firul -CFR SA ”.

(2) În stațiile situate pe secții de circulație înzestrate cu BLA, dacă locomotiva trenului se află după semnalul de ieșire, în cazul în care acesta nu se poate pune pe “liber”, pentru expediere se procedează ca și în cazul defectării semnalului luminos de ieșire.

Art. 76. - (1) În cazul în care după darea ordinului de plecare, trenul este oprit în incinta stației înzestrată cu semnal de ieșire, continuarea mersului se face astfel:

- a) dacă locomotiva trenului a oprit înaintea semnalului de ieșire, continuarea mersului se face numai după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea, pe baza indicației de liber a semnalului de ieșire. Dacă semnalul de ieșire nu se poate manipula pe liber, continuarea mersului se face în condițiile prevăzute pentru depășirea semnalului de ieșire pe oprire;
- b) dacă locomotiva trenului a oprit după depășirea semnalului de ieșire cu indicația de “liber”, continuarea mersului se face după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea;
- c) dacă trenul a fost expedit cu semnalul de ieșire pe oprire și locomotiva trenului a oprit înaintea semnalului de ieșire sau după depășirea lui, continuarea mersului se face după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea, și în baza instrucțiunii de exploatare care a fost înmănată mecanicului, la expediere;
- d) dacă trenul a fost expedit dintr-o stație de pe o secție de circulație înzestrată cu BLA cu semnalul de ieșire pe liber și trenul a oprit după ce locomotiva a depășit semnalul de ieșire pe oprire, din cauza schimbării indicației acestuia în fața trenului, pentru expedierea trenului se procedează ca și în cazul defectării semnalului luminos de ieșire din stațiile de pe secții de circulație înzestrate cu BLA;
- e) în cazul în care trenul a fost expedit cu semnalul de ieșire pe liber dintr-o stație de pe o secție fără BLA și locomotiva trenului a oprit după depășirea semnalului de ieșire pe oprire, din cauza schimbării indicației acestuia în fața trenului, continuarea mersului se face după verificarea parcursului de ieșire și numai în baza instrucțiunii de exploatare, cu mențiunea:

“Liber la stația.....circulați cu viteza de cel mult 20 km/oră în zona macazurilor la ieșire.”.

(2) În stațiile neînzestrate cu semnal de ieșire, continuarea mersului se face după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea, respectând instrucțiunea de exploatare ce a fost înmănată la expediere.

(3) În cazurile prevăzute la art. 75 și art. 76, alin (1), înmânarea instrucțiunii de exploatare se poate face, din ordinul IDM și de către un alt agent din subordinea acestuia.

SECȚIUNEA a 10-a

Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie automat

Art. 77. - (1) Dacă mecanicul unui tren constată că două sau mai multe semnale luminoase de trecere ale BLA dau indicația roșu, dau indicații dubioase sau sunt stinse, este obligat să comunice prin radiotelefon către IDM dispozitor din prima stație, denumirea semnalelor luminoase de trecere ale BLA care dau indicația roșu, dau indicații dubioase sau sunt stinse. În cazul în care radiotelefonul nu funcționează, mecanicul oprește trenul în prima stație, chiar dacă acesta nu are oprire și comunică IDM dispozitor cele constatate.

(2) După primirea și înscrierea în RRLISC a comunicării prevăzute la alin. (1), IDM dispozitor avizează operatorul de circulație și personalul de întreținere a instalațiilor SCB. Până în momentul stabilirii de către personalul de întreținere a instalațiilor a cauzelor nefuncționării semnalelor

luminoase de trecere ale BLA și a condițiilor de circulație, circulația trenurilor se face în baza înțelegerii telefonice-cale liberă, atât pe linie simplă, cât și pe linie dublă.

(3) Primul tren care se expediază pe bază de cale liberă trece fără să oprească în fața semnalelor luminoase de trecere ale BLA care au fost comunicate către IDM dispozitor conform alin. (1), exceptând semnalele luminoase de trecere ale BLA care fac și funcția de semnale de avarie la trecerile la nivel, circulând cu viteza de cel mult 20 km/h până la primul semnal luminos de trecere cu indicație permisivă. Avizarea mecanicului se face de către IDM dispozitor din stația care expediază trenul, prin instrucțiune de exploatare în care se menționează obligatoriu:

- a) *„circulați până la stația.....pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă”;*
- b) *„nu opriți în fața semnalelor luminoase de trecere (denumirea BL urmată de numărul semnalului) cu indicația roșu, cu indicații dubioase sau stinse, cu excepția semnalelor luminoase de trecere ale BLA care fac și funcția de semnale de avarie”;*
- c) *„circulați cu viteza de cel mult 20 km/h pe sectoarele de bloc acoperite de semnalele luminoase de trecere (denumirea BL urmată de numărul semnalului)”.*

Mecanicul primului tren care circulă pe baza înțelegerii telefonice-cale liberă, comunică prin radiotelefon către IDM dispozitor din prima stație cele constatate pe teren. IDM dispozitor înscrie constatările comunicate de mecanic în RRLISC, iar mecanicul în foaia de parcurs.

(4) În cazul în care mecanicul primului tren care a fost expedit pe bază de cale liberă nu a constatat nimic deosebit în circulație, următorul tren se expediază tot pe bază de cale liberă și va circula cu viteză stabilită fără să oprească în fața semnalelor luminoase de trecere ale BLA cu indicația roșu, cu indicații dubioase sau stinse, care au fost menționate în instrucțiunea de exploatare înmănată mecanicului primului tren conform prevederilor de la alin. (3), exceptând semnalele luminoase de trecere ale BLA care fac și funcția de semnale de avarie la trecerile la nivel. Mecanicul se avizează de către IDM dispozitor din stația care expediază trenul, prin instrucțiune de exploatare în care se menționează:

- a) *„circulați până la stația.....pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă”;*
- b) *„circulați cu viteză stabilită fără să opriți în fața semnalelor luminoase de trecere(denumirea BL urmată de numărul semnalului; se trec semnalele de trecere ale BLA menționate în instrucțiunea de exploatare înmănată mecanicului primului tren, conform prevederilor de la alin. (3)) cu indicația roșu, cu indicații dubioase sau stinse, cu excepția semnalelor luminoase de trecere ale BLA care fac și funcția de semnale de avarie la trecerile la nivel”.*

(5) Dacă în timpul circulației trenurilor expediate în condițiile prevăzute la alin. (3) și alin. (4) mecanicul constată, față de cele menționate în instrucțiunea de exploatare și alte semnale luminoase de trecere ale BLA cu indicația roșu, cu indicații dubioase sau care sunt stinse, va comunica aceasta IDM dispozitor din prima stație, conform prevederilor alin. (1). După primirea comunicării de către IDM, pentru expedierea și circulația trenurilor, se procedează conform prevederilor de la alin. (3) și alin. (4).

(6) Dacă mecanicul comunică IDM dispozitor că a constatat deteriorări la linie, se procedează potrivit prevederilor din Partea a III-a, Cap. II, Secțiunea a 6-a a prezentelor cerințe și cu respectarea celorlalte reglementări specifice.

Art. 78. - Când IDM dispozitor constată că BLA nu funcționează, va înscrie acest fapt în RRLISC, va aviza imediat operatorul de circulație și personalul de întreținere a instalațiilor SCB, iar circulația trenurilor se va face în baza înțelegerii telefonice-cale liberă. Până în momentul stabilirii de către personalul de întreținere a cauzelor nefuncționării BLA și a condițiilor de circulație, trenurile circulă în condițiile prevăzute în Regulamentul de semnalizare CFR și instrucțiunile de manipulare a instalațiilor SCB din stația care expediază trenul; condițiile de circulație se avizează mecanicului prin instrucțiune de exploatare.

Art. 79. - (1) BLA poate fi declarat defect și scos din funcțiune, dacă este cazul, numai de către personalul de întreținere a instalațiilor SCB. Personalul de întreținere a instalațiilor SCB înscrie în RRLISC cauzele defectării, scoaterea din funcțiune, precum și condițiile în care se face circulația trenurilor sau le comunică din linie curentă prin instalații TC, caz în care înscrierea în RRLISC se face de către IDM dispozitor. IDM dispozitor comunică operatorului de circulație scoaterea din funcțiune a

BLA și avizează pe șeful stației. Scoaterea din funcțiune a BLA este adusă la cunoștință de către operatorul de circulație tuturor stațiilor de pe secția respectivă, prin dispoziție scrisă.

(2) În cazul scoaterii din funcțiune a BLA, avizarea mecanicului privind condițiile de circulație prevăzute la alin.(1), precum și alte condiții de circulație, se face prin instrucțiune de exploatare de către IDM dispozitor din stația în care trenul are ultima oprire, pe baza dispoziției operatorului de circulație privind scoaterea din funcțiune a BLA. Dispoziția se transmite tuturor stațiilor de pe secția pe care operatorul conduce circulația trenurilor.

Art. 80. - În cazul în care scoaterea din funcțiune a BLA este programată și avizată din timp, ca urmare a executării unor lucrări, iar personalul interesat, inclusiv al operatorilor de transport feroviar, este instruit din prescripțiile de lucru privind circulația pe perioada lucrărilor - întocmite de administratorul infrastructurii feroviare - mecanicul nu se mai avizează prin instrucțiune de exploatare despre scoaterea din funcțiune a BLA. În acest caz semnalele luminoase de trecere ale BLA se semnalizează conform reglementărilor specifice în vigoare ca semnale scoase din funcțiune.

Art. 81. - (1) Repunerea în funcțiune a BLA se face numai de către personalul de întreținere a instalațiilor SCB, care stabilește și condițiile de circulație, dacă este cazul. În cazul în care repunerea în funcțiune a BLA se face după terminarea lucrărilor prevăzute la art. 80, IDM care a primit comunicarea de repunere în funcțiune a BLA, încunoștințează despre acest lucru pe operatorul de circulație pentru verificarea liniei curente și trecerea la circulația trenurilor pe baza BLA. Operatorul de circulație avizează toate stațiile de pe secția pe care conduce circulația trenurilor despre repunerea în funcțiune a BLA și trecerea la circulația trenurilor după sistemul BLA.

(2) După repunerea în funcțiune a BLA, operatorul de circulație împreună cu IDM din stațiile care delimitează distanța de circulație pe care BLA a fost scos din funcțiune, stabilesc trenurile care au fost avizate despre scoaterea din funcțiune a BLA, dar au plecat din ultima stație cu oprire și care trebuie oprite pentru a se încunoștința mecanicul prin instrucțiune de exploatare, despre reluarea circulației pe baza BLA.

SECȚIUNEA a 11-a

Organizarea și monitorizarea circulației trenurilor prin sistemul informatic integrat IRIS pentru dirijarea traficului feroviar

Art. 82. - Sistemul informatic IRIS este destinat pentru:

- a) planificarea circulației trenurilor prin utilizarea aplicației informatice denumită ATLAS;
- b) raportarea circulației trenurilor prin utilizarea aplicației informatice denumită CRONOS;
- c) monitorizarea circulației trenurilor prin utilizarea aplicației informatice denumită FOCUS.

Art. 83. - (1) Personalul care utilizează sistemul informatic IRIS în legătură cu circulația trenurilor dispune în acest scop de *stația de lucru IRIS* constituită din echipamente informatice - unitate centrală, monitor, tastatură, mouse, modem și după caz imprimantă.

(2) Personalul prevăzut la alin. (1) trebuie să verifice starea de funcționare a *stației de lucru IRIS* înainte de luarea în primire a serviciului.

Art. 84. - Procedurile detaliate de introducere, transmitere a datelor privind circulația trenurilor și de interogare asupra datelor introduse sunt reglementate prin Manualele de utilizare ale celor trei aplicații informatice. Personalul care utilizează stațiile de lucru IRIS trebuie instruit special în acest scop. Manualele de utilizare pot fi consultate permanent de la fiecare stație de lucru IRIS, în funcție de aplicația utilizată și de nivelul de acces la IRIS.

CAPITOLUL II

DISPOZIȚII SPECIALE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR

SECȚIUNEA 1

Circulația trenurilor pe linia din stânga a căii duble. Circulația trenurilor pe linie falsă

Art. 85. - (1) Trenurile se expediază și circulă pe cale dublă, în mod normal, pe *linia din dreapta* a sensului de mers.

(2) Trenurile pot să circule și pe *linia din stânga* sau pe *linia falsă* a căii duble.

(3) Prin linia din stânga se înțelege linia din stânga sensului normal de mers pe cale dublă, înzestrată cu BLA banalizat.

(4) Prin linia falsă se înțelege linia din stânga sensului normal de mers pe cale dublă, înzestrată cu BLA specializat sau fără BLA.

(5) Expedierea trenurilor pe linia din stânga sensului de mers, se admite în cazul în care stația este înzestrată cu semnal luminos de ieșire prevăzut cu indicator pentru semnalizarea ieșirii trenurilor pe linia din stânga a căii duble, pe baza indicației permissive a semnalului luminos de ieșire și a dungii oblice iluminate în alb a indicatorului pentru semnalizarea ieșirii trenurilor pe linia din stânga a căii duble, considerând fiecare linie curentă ca o linie simplă. În acest caz, ordinea de expediere a trenurilor se stabilește în scris de către operatorul de circulație, împreună cu IDM din stațiile care expediază, respectiv primesc trenurile.

(6) În cazul în care stația nu este înzestrată cu semnal luminos de ieșire prevăzut cu indicator pentru semnalizarea ieșirii trenurilor pe linia din stânga căii duble, se consideră că trenul se expediază și circulă pe linie falsă.

Art. 86. - (1) Circulația trenurilor pe linie falsă se efectuează numai cu aprobarea scrisă a operatorului de circulație care stabilește distanța și condițiile de circulație pentru fiecare tren, după sistemul înțelegerii telefonice - cale liberă - caz în care IDM dispozitor din stația care expediază trenul pe linie falsă, înmânează mecanicului instrucțiune de exploatare în care menționează că trenul circulă pe linie falsă, distanța și alte condiții de circulație, dacă există.

(2) Expedierea trenului, pe linie falsă, din stațiile înzestrate cu semnale luminoase de ieșire se face pe baza indicației semnalului luminos de chemare.

(3) Expedierea trenului, pe linie falsă, din stațiile înzestrate cu semafoare de ieșire se face pe baza instrucțiunii de exploatare în care se menționează că trenul circulă pe linia falsă și iese din stație cu semaforul de ieșire pe oprire.

(4) În cazul în care între două stații situate pe o secție de circulație cu cale dublă neînzestrată cu BLA există un post de mișcare în linie curentă, circulația trenurilor pe linie falsă se face la interval de stație, pe bază de cale liberă, la care participă și postul de mișcare. Stația care îndrumă trenul pe linie falsă aduce la cunoștința mecanicului, prin instrucțiune de exploatare, că nu va lua în considerare indicațiile semnalului de trecere/ramificație al postului de mișcare pentru sensul normal de mers.

(5) Trenul care circulă pe linie falsă poate trece fără oprire printr-o stație în baza:

- a) semnalului „*trecerea fără oprire a trenului*”, dat de către IDM în cazul trecerii pe linii neînzestrate cu semnal de ieșire;
- b) indicației semnalului luminos de chemare în cazul trecerii pe linii înzestrate cu semnale luminoase de ieșire.

(6) În stațiile înzestrate cu semafor de ieșire, se va proceda ca în cazul defectării acestuia.

SECȚIUNEA a 2-a

Circulația trenurilor prin punctele de secționare cu serviciul de mișcare suspendat temporar

Art. 87. - (1) În punctele de secționare cu activitate redusă, administratorul infrastructurii feroviare poate aproba suspendarea temporară a serviciului de mișcare pentru anumite perioade de timp de una sau mai multe zile.

(2) IDM dispozitori din stațiile vecine cu stația (punctul de secționare) în care s-a suspendat temporar serviciul de mișcare, respectiv din ultimele stații cu oprire a trenurilor, aduc la cunoștința mecanicului, prin instrucțiune de exploatare, suspendarea temporară a serviciului de mișcare în stația/punctul de secționare respectivă/respectiv.

(3) În cazul în care trenul a plecat din ultima stație cu oprire și mecanicul nu a fost încunostințat despre suspendarea temporară a serviciului de mișcare în stația (punctul de secționare) respectivă,

operatorul de circulație trebuie să dispună oprirea trenului în una din stațiile din parcurs pentru avizarea mecanicului.

(4) Căile libere se cer și se acordă direct între cele două stații vecine cu punctul de secționare (stația) cu serviciul de mișcare suspendat temporar; în acest scop se realizează legături telefonice directe atât pentru căile libere, cât și pentru anunțarea trenurilor la posturile de barieră din linie curentă.

(5) Într-un punct de secționare (stație), pe perioada suspendării temporare a serviciului de mișcare, la biroul de mișcare rămâne un agent - acar, revizor de ace sau IDM. În această perioadă macazurile vor fi încuiate pe linia directă, iar cheile încuietorilor de la macazurile înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc se păstrează într-un loc sigur, stabilit în PTE.

(6) În stațiile înzestrate cu instalații CEM sau cu încuietori cu chei cu bloc, înainte de a se trece la suspendarea temporară a serviciului de mișcare, macazurile se blochează pe linia directă, iar manivela blocului central se sigilează.

(7) În cazurile prevăzute la alin. (5) și (6) semnalele se scot din funcție de către acar, din ordinul scris al IDM, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(8) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, situate pe secții de circulație cu linii duble înzestrate cu BLA, pe perioada suspendării temporare a serviciului de mișcare, instalațiile se trec în regim de funcționare automată a semnalelor, iar circulația trenurilor se efectuează pe sens specializat.

Art. 88. - (1) Înainte de expedierea trenului din stația vecină, agentul din stația cu serviciul de mișcare suspendat temporar primește comanda la telefon de la IDM dispozitor din stația care expediază trenul și o înscrie în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

(2) După primirea, înregistrarea și confirmarea comenzii, agentul revizuieste macazurile atacate de tren pe la vârful, se postează la primul macaz atacat de tren pe la vârful, iar la apropierea trenului transmite semnalul „*înainte*”.

(3) În cazul în care, cu ocazia revizuirii macazurilor, agentul constată un defect sau o altă cauză care periclitează siguranța circulației, ia măsuri de oprire a trenului.

Art. 89. - Înainte de intrarea în stația cu serviciul de mișcare suspendat temporar, mecanicul conduce trenul cu deosebită atenție, iar în cazul în care nu primește semnalul „*înainte*” din partea agentului stației, oprește trenul.

Art. 90. - (1) Pe perioada suspendării temporare a serviciului de mișcare în stațiile cu treceri la nivel cu bariere mecanice, se procedează astfel:

a) după primirea, înregistrarea și confirmarea comenzii, agentul revizuieste macazurile care intră în parcursul comandat și sunt atacate de tren pe la vârful, închide bariera, după care se postează la locul fixat și marcat pentru supravegherea trecerii la nivel și a trenurilor în circulație, prin defilare;

b) în cazul în care în stație sunt două bariere, modul de deservire a posturilor de barieră de către agent și păzitorul de barieră precum și locul de postare a acestora în vederea supravegherii circulației pe timpul suspendării temporare a serviciului de mișcare, se stabilesc prin prescripțiile de lucru pe perioada de suspendării temporare a serviciului de mișcare, anexă la PTE.

(2) În cazul în care agentul dintr-un punct de secționare (stație), în care serviciul de mișcare este suspendat temporar, nu se prezintă la telefon, trenul se expediază pe baza instrucțiunii de exploatare înmănată mecanicului, în care se menționează oprirea obligatorie a trenului înaintea primului macaz, revizuirea macazurilor de către cel de-al doilea agent al trenului și închiderea barierei, dacă există. În acest caz, după oprirea trenului, mecanicul cere revizuirea macazurilor de către cel de-al doilea agent al trenului, care închide mai întâi bariera dacă există, revizuieste macazurile atacate de tren pe la vârful, iar dacă nu există nici un pericol, dă semnalul „*înainte*”. Mecanicul oprește trenul și cere revizuirea macazurilor și în cazul în care primește semnalul „*înainte*” din partea agentului stației (punctului de secționare).

(3) În prima stație mecanicul oprește trenul, chiar dacă nu are oprire, și aduce la cunoștința IDM constatările făcute. La trenurile care circulă prin împingere aceste constatări se aduc la cunoștința IDM de către agentul din capul trenului.

(4) Prevederi de amănunt în funcție de condițiile specifice locale se stabilesc prin prescripțiile de lucru pe perioada de suspendare temporară a serviciului de mișcare, anexă la PTE.

Art. 91. - Administratorul infrastructurii feroviare publice comunică operatorilor economici, operatorilor de transport feroviar și de manevră feroviară interesați, stațiile (punctele de secționare) și perioada pentru care se suspendă temporar serviciul de mișcare.

SECȚIUNEA a 3-a **Oprirea neprevăzută a unui tren în linie curentă**

Art. 92. - (1) În cazul în care trenul a fost oprit în linie curentă și nu își mai poate continua mersul, șeful de tren în cazul în care există, ia la cunoștință condițiile de circulație înscrise în ultima instrucțiune de exploatare aflat la mecanicul de locomotivă și poate dispune acestuia prin instrucțiune de exploatare, fără o înțelegere prealabilă cu IDM, să dea trenul înapoi, până la semnalul de intrare al stației, fără să-l depășească cu vehiculul din capul trenului în sensul de împingere.

(2) Se interzice darea înapoi a trenului, din linie curentă, fără o înțelegere prealabilă cu IDM din stația care l-a expedit, în următoarele cazuri:

- a) pe timp cu ceață, viscol și alte împrejurări nefavorabile, când vizibilitatea semnalelor este redusă;
- b) în cazul în care trenul a fost expedit din stație pe timpul cât mijloacele de comunicație sunt întrerupte;
- c) pe secții de circulație cu BLA;
- d) în cazul în care s-a cerut locomotivă de ajutor, până la sosirea acesteia.

(3) Se interzice darea înapoi a trenului din linie curentă în cazul în care ultimul vagon din tren nu are semnal de alarmă, chiar dacă s-a luat legătura cu IDM.

(4) În cazul trenurilor fără șef de tren, înțelegerea privind darea înapoi a trenului, se face între mecanic și IDM din stația care a expedit trenul, prin radiotelefon, mecanicul notând în foaia de parcurs numele stației, numărul dispoziției din registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, ora, numele și prenumele IDM de la care a primit comunicarea privind condițiile de dare înapoi a trenului până la semnalul de intrare în stație.

(5) După oprirea trenului dat înapoi din linie curentă, la semnalul de intrare, mecanicul va lua legătura prin radiotelefon cu IDM în vederea înțelegerii privind intrarea în stație confirmând faptul că a oprit fără a depăși semnalul de intrare. Atât mecanicul trenului cât și IDM vor nota și înscrie datele necesare și comunicările, similar modului prezentat la alin. (4).

După stabilirea condițiilor de intrare în stație prin darea înapoi a trenului și asigurarea parcursului, IDM va pune semnalul de intrare pe "liber". Dacă semnalul de intrare nu se poate pune pe "liber" (nu funcționează nici indicația de chemare), sau trenul trebuie să fie primit la o linie ocupată, IDM sau alt agent al stației din ordinul IDM, înmânează mecanicului instrucțiune de exploatare în care se menționează condițiile de primire în stație.

Art. 93. - (1) În cazul în care după oprirea neprevăzută în linie curentă trenul nu își poate continua mersul în întregime, se poate remorca în părți, cu locomotiva trenului sau cu o locomotivă de ajutor.

(2) Prima parte a trenului va pleca spre stația vecină numai după ce șeful de tren sau mecanicul, în lipsa șefului de tren, a verificat dacă are asigurat procentul de masă frânată și s-a asigurat menținerea pe loc a părții din tren rămasă în linie curentă.

(3) În cazul în care mecanicul nu poate lua legătura prin radiotelefon cu IDM din una din stațiile vecine, acesta poate pleca și cu locomotiva izolată până la primul post telefonic, respectiv până la stația vecină, numai după ce s-a asigurat menținerea garniturii de vagoane pe loc. În cazul în care trenul este deservit de către șef de tren, acesta dispune asupra plecării locomotivei, prin instrucțiune de exploatare înmănată mecanicului.

(4) Mecanicul de locomotivă nu intră în stație cu prima parte a trenului, respectiv cu locomotiva izolată, chiar dacă semnalul de intrare dă indicația de liber; după ce a oprit locomotiva în fața semnalului de intrare, mecanicul comunică IDM că linia curentă a rămas ocupată. Comunicarea se face prin radiotelefon sau telefonic de la primul post de macazuri ori de barieră sau prin cel de-al doilea

agent al trenului, dacă nu s-a putut lua legătura prin alte mijloace. Asupra modului de intrare în stație dispune IDM.

(5) Mecanicul trenului oprit în linie curentă, după plecarea cu locomotiva izolată sau cu prima parte a trenului, trebuie să oprească la primul post de mișcare în linie curentă, dacă acesta există, sau la primul post de macazuri în linie curentă pentru a nota în registrul postului că linia curentă a rămas ocupată cu tot trenul sau cu o parte din tren. IDM sau agentul postului din linie curentă, în baza înregistrării făcute de mecanic, comunică prin telefon stațiilor vecine rămânerea trenului sau a unei părți din tren, în linie curentă.

Art. 94. - (1) IDM dispozitor, după sosirea locomotivei izolate sau a primei părți a trenului din linie curentă, are următoarele obligații:

- a) să comunice rămânerea trenului sau a unei părți din tren în linie curentă, în scris, către IDM din stația vecină, precum și operatorului de circulație care va dispune interzicerea circulației trenurilor pe linia curentă;
- b) să stabilească, împreună cu mecanicul care a sosit cu locomotiva izolată sau cu prima parte a trenului, condițiile pentru aducerea trenului sau a părții rămase din tren, din linie curentă;
- c) să stabilească împreună cu operatorul de circulație, modul de eliberare a liniei curente.

(2) IDM dispozitor, după sosirea ultimei părți a trenului din linie curentă, transmite stației vecine reavizul de sosire, raportează operatorului de circulație sosirea trenului și eliberarea liniei curente, după care operatorul de circulație dispune reluarea circulației trenurilor pe linia curentă.

Art. 95. - (1) În cazul în care trenul oprit în linie curentă nu își poate continua mersul și nici nu se poate întoarce în stația de plecare, iar dacă personalul de locomotivă nu poate remedia neregulile apărute în funcționarea locomotivei în cel mult 15 minute de la constatarea acestora, mecanicul de locomotivă va solicita locomotivă de ajutor, la cea mai apropiată stație, după care se poate continua remedierea defecțiunilor apărute.

(2) Mecanicul menționează în foaia de parcurs solicitarea locomotivei de ajutor și o comunică împreună cu numărul trenului, numărul foi de parcurs, numele mecanicului și poziția kilometrică, către IDM cu care a luat legătura. Solicitarea se face prin radiotelefon, telefonic de la un post din linie curentă sau printr-o notă scrisă, trimisă celei mai apropiate stații printr-un agent al trenului. IDM confirmă primirea solicitării comunicând numărul din registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, ora, numele și prenumele său, date pe care mecanicul le înscrie în foaia de parcurs.

(3) Se interzice plecarea trenului din linie curentă sau darea înapoi a trenului după ce s-a solicitat locomotivă de ajutor, până la sosirea acesteia sau până când nu se primește încuviințarea de la IDM dispozitor care a primit solicitarea locomotivei de ajutor.

(4) În cazul în care locomotiva de ajutor nu mai este necesară, mecanicul va renunța la solicitarea acesteia în același mod în care a solicitat-o și nu va pune trenul în mișcare decât după încuviințarea scrisă a IDM dispozitor, înregistrată cu număr și oră în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, care va fi comunicată mecanicului în scris, prin telefon sau radiotelefon. În cazul în care locomotiva de ajutor a fost îndrumată pe linia curentă închisă, IDM nu va încuviința renunțarea la locomotiva de ajutor și punerea trenului în mișcare.

(5) După primirea solicitării locomotivei de ajutor, IDM dispozitor este obligat să comunice aceasta operatorului de circulație. Operatorul de circulație interzice circulația trenurilor pe linie curentă, stabilește modul de trimitere a locomotivei de ajutor solicitate precum și modul de eliberare a liniei curente.

(6) IDM expediază locomotiva de ajutor în linie curentă, înmânând mecanicului instrucțiune de exploatare în care se menționează condiții de circulație, ca și în cazul circulației mijloacelor de intervenție pe linie curentă închisă, valabile atât la ducere cât și la înapoiere. Locomotiva de ajutor trebuie să fie dotată cu radiotelefon în bună stare de funcționare.

(7) După eliberarea liniei curente, IDM dispozitor transmite stației vecine reavizul de sosire și avizează despre aceasta operatorul de circulație, care va dispune reluarea circulației trenurilor pe linia curentă.

Art. 96. - (1) În cazul remorcării trenului cu locomotivă deservită numai de către mecanic, la solicitarea acestuia, șeful de tren trebuie să se prezinte la locomotivă pentru a lua măsurile care se

impun ca urmare a opririi neprevăzute a trenului în linie curentă; în cazul în care nu s-a putut comunica prin radiotelefon cauza opririi trenului și mecanicul nu dă semnale de atenție, șeful de tren se prezintă din proprie inițiativă la locomotivă.

(2) În cazul în care șeful de tren constată pierderea capacității de conducere a locomotivei de către mecanic, după luarea măsurilor de asigurare pentru menținerea pe loc a locomotivei prevăzute în procedurile specifice proprii, va lua legătura cu IDM din stația cea mai apropiată, folosind toate mijloacele posibile - radiotelefon sau agenți ai trenului - solicitând din proprie inițiativă locomotivă de ajutor, respectiv mecanic de schimb, după caz.

Art. 97. - (1) În cazul în care trenul este oprit neprevăzut în linie curentă și nu își poate continua mersul ca urmare producerii unui incident sau accident feroviar, mecanicul trebuie să comunice acest fapt IDM din una din stațiile vecine. Comunicarea se înscrie atât de către mecanic cât și de IDM în modul prevăzut la art. 95, alin.(2).

(2) După primirea comunicării, IDM dispozitor informează operatorul de circulație despre producerea accidentului sau incidentului feroviar. În acest caz operatorul de circulație interzice circulației trenurilor pe linia curentă.

(3) Avizarea accidentului sau incidentului feroviar și solicitarea mijloacelor de intervenție pentru înlăturarea urmărilor acestuia se fac conform reglementărilor în vigoare.

(4) După înlăturarea urmărilor accidentului sau incidentului feroviar și eliberarea liniei curente, deschiderea liniei curente se face conform prevederilor din prezentele cerințe.

Art.98. În cazul alarmelor transmise de instalația *Sistem Detecție Cutii de Osie Supraîncălzite și Frâne Strânse* (DCOS), de tip „simplă” sau „pericol”, IDM ia legătura cu mecanicul de locomotivă al trenului respectiv și se convinge că acesta a primit mesajul în cauză. Mecanicul de locomotivă și IDM procedează în conformitate cu prevederile instrucțiunilor proprii specifice de lucru, respectiv în conformitate cu prevederile din Partea a III-a, Cap. I, Secțiunea a 6-a, art. 59 a prezentelor cerințe.

SECȚIUNEA a 4-a

Circulația mijloacelor de ajutor, intervenție și a UAM pe linia curentă

Art. 99. - (1) Ieșirea în linie curentă a mijloacelor de ajutor se face în baza condițiilor stabilite în instrucțiunea de exploatare.

(2) Pe secții de circulație înzestrate cu BLA, în instrucțiunea de exploatare se menționează:

a) în cazul în care mijlocul de ajutor se expediază spre urma trenului rămas în linie curentă:

„circulați pe baza semnalelor de trecere ale BLA cu viteza stabilită, cu respectarea restricțiilor de viteză, până la primul semnal luminos care ordonă oprirea, de unde veți circula cu viteza maximă de 20 km/h până la km” - locul unde trebuie să se acorde ajutorul;

b) în cazul în care mijlocul de ajutor se expediază spre capul trenului:

„circulați cu viteza maximă de 20 km/h, cu respectarea restricțiilor de viteză, fără a lua în considerare semnalele luminoase de trecere ale BLA, cu excepția celor care fac funcția de semnal de avarie, până la km.....” - locul unde trebuie să se acorde ajutorul.

(3) Pe secții de circulație neînzestrate cu BLA, atât ziua cât și noaptea, în instrucțiunea de exploatare se menționează:

„circulați cu viteza maximă de 40 km/h cu respectarea restricțiilor de viteză, până la km(distanța de cel puțin 1 km de locul unde se găsește trenul oprit) și cu viteza maximă de 20 km/h de la km...până la km” - locul unde trebuie să se acorde ajutorul.

(4) În toate cazurile în care mijlocul de ajutor se îndrumă spre urma trenului, poziția kilometrică până la care acestea circulă cu cel mult 20 km/h, se calculează și se înscrie în instrucțiunea de exploatare înmănată mecanicului, ținându-se cont de lungimea trenului pentru care se solicită mijloc de intervenție.

(5) În cazul în care este necesară transbordarea călătorilor în zona porțiunii de întrerupere, trenurile de călători pot circula pe linie curentă închisă în aceleași condiții ca și mijloacele de intervenție și/sau UAM, iar datele privind circulația acestora vor fi înscrise în registrul unificat de căi

libere comenzi și mișcare de către IDM și raportate operatorului de circulație; locomotivele de ajutor circulă în aceleași condiții.

SECȚIUNEA a 5-a

Circulația trenurilor în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație

Art. 100. - (1) În cazul în care funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă, circulația trenurilor se face:

- a) pe cale simplă sau pe cale dublă fără BLA în cazul în care unul din firele de circulație este închis, pe baza înțelegerii scrise între stații;
- b) pe cale dublă fără BLA, numai pe firul normal de circulație și la intervalul de timp de mers fixat trenului antemergător pentru parcurgerea distanței până la stația vecină, plus 10 minute;
- c) pe secțiile de circulație înzestrate cu BLA atât pe cale simplă cât și pe cale dublă, dacă blocul funcționează, circulația trenurilor se face pe baza semnalelor BLA;
- d) pe secțiile de circulație echipate cu bloc de linie semiautomat circulația trenurilor se face pe baza înțelegerii scrise între stații.

(2) Posturile de mișcare, posturile ajutoare de mișcare și posturile de macazuri din linie curentă, care până la întreruperea comunicației au fost în funcție, nu vor mai participa la circulația trenurilor, aceasta efectuându-se numai între stații.

(3) Pe toată durata întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, atât pe cale simplă cât și pe cale dublă, circulația trenurilor trebuie să se facă cu viteza de cel mult 30 km/h, cu oprire în fiecare stație.

Art. 101. - (1) Înțelegerile scrise pentru expedierea trenurilor în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație se stabilesc de către stația cu sens cu prioritate. Sensul cu prioritate este:

- a) pe secții de circulație cu cale simplă - sensul stabilit în PTE, de către Sucursalele Regionale CFR;
- b) pe secții de circulație cu cale dublă - sensul normal de circulație;
- c) pe secții de circulație cu cale dublă, în cazul în care unul din firele de circulație este închis, iar pe celălalt fir se face circulația în ambele sensuri - sensul care este normal pentru firul rămas în circulație.

(2) Pe distanțele de circulație unde circulă în același sens atât trenuri numerotate fără soț, cât și trenuri numerotate cu soț, sensul cu prioritate se stabilește de administratorul infrastructurii feroviare, în PTE al fiecărei stații.

(3) În vederea stabilirii înțelegerilor scrise, stația cu sens cu prioritate poate expedia primul tren numai în sensul cu prioritate, fără consimțământul stației vecine.

(4) Se interzice stației cu sens fără prioritate să expedieze un tren până când nu s-a stabilit înțelegerea scrisă între cele două stații vecine.

Art. 102. - (1) Pe tot timpul cât durează întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM dispozitor care expediază trenul înmânează instrucțiune de exploatare în care va menționa:

- a) circulația trenului se face cu toate mijloacele de comunicație întrerupte;
- b) viteza de circulație a trenului nu va depăși 30 km/h;
- c) oprirea trenului în stația prin care, după livret sau după mersul întocmit cu ocazia punerii în circulație a trenului suplimentar, trenul era prevăzut să circule fără oprire;
- d) trenul circulă neanunțat la posturile de barieră, dacă este cazul.

(2) Pe timpul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație se interzice:

- a) executarea manevrei în linie curentă cu depășirea semnalului de intrare;
- b) expedierea unui tren cu oprire pentru lucrări în linie curentă, cu excepția mijloacelor de intervenție sau locomotivei de ajutor când trebuie îndrumate în linie curentă între două stații vecine;
- c) expedierea unui tren pe și de pe o linie ramificată din linia curentă;

d) expedierea unui convoi de manevră de pe linia unui operator economic, cu manevră în linie curentă și cu înapoiere pe linia operatorului economic.

(3) Pe timpul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, expedierea mijloacelor de intervenție sau a locomotivelor de ajutor în linie curentă, atât în sensul cu prioritate cât și în sens opus, se face numai la cererea scrisă a mecanicului trenului rămas în linie curentă sau a șefului de tren când mecanicul și-a pierdut capacitatea de conducere.

(4) În situația în care funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă, locomotivele împingătoare circulă numai legate la tren și frână, pe întreaga distanță.

(5) Șeful stației trebuie să supravegheze executarea serviciului de mișcare pe durata întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație.

Art. 103. - (1) În timpul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, se poate efectua închiderea liniei curente în cazul în care necesitățile impun aceasta. În acest caz, IDM din stația care a primit comunicarea scrisă sau verbală de la un mecanic sau de la personalul de întreținere a căii asupra situației liniei care impune închiderea, trimite către IDM din stația vecină comunicarea scrisă de închidere a liniei curente, printr-un agent.

(2) IDM din stația care a primit comunicarea scrisă confirmă în scris primirea ei și consideră linia curentă închisă până la avizarea redeschiderii liniei primită în scris de la personalul de întreținere a căii sau de la IDM din stația vecină.

Art. 104. - (1) În cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație pe linie simplă, până la stabilirea înțelegerilor scrise între două stații vecine, numai stația cu sens cu prioritate poate să expedieze primul tren în sensul cu prioritate, fără consimțământul stației vecine, stabilind cu această ocazie și înțelegerea scrisă.

(2) Pe secțiile de circulație cu cale simplă înzestrate cu BLA, respectiv pe cale dublă cu BLA banalizat sau BLA specializat, dar cu dependență de excludere între stații a ieșirii pe linia din stânga a căii duble când dependența nu funcționează, expedierea primului tren chiar în sensul cu prioritate se face numai după ce s-a convenit în prealabil, în scris, între stațiile vecine cu formula „C” sau „D” prevăzute la art. 115, după caz. Înțelegerea scrisă se trimite numai de către stația cu sens cu prioritate, stației vecine, care așteaptă primirea avizului scris și se conformează întocmai acestui aviz.

(3) Stația cu sens fără prioritate poate expedia trenul pentru care a fost obținută calea liberă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație.

(4) IDM din stația cu sens cu prioritate care a obținut cale liberă pentru expedierea unui tren și a constatat înainte de expedierea trenului întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, este obligat ca odată cu expedierea trenului în baza căii libere obținute, să stabilească și înțelegerile scrise cu IDM din stația vecină.

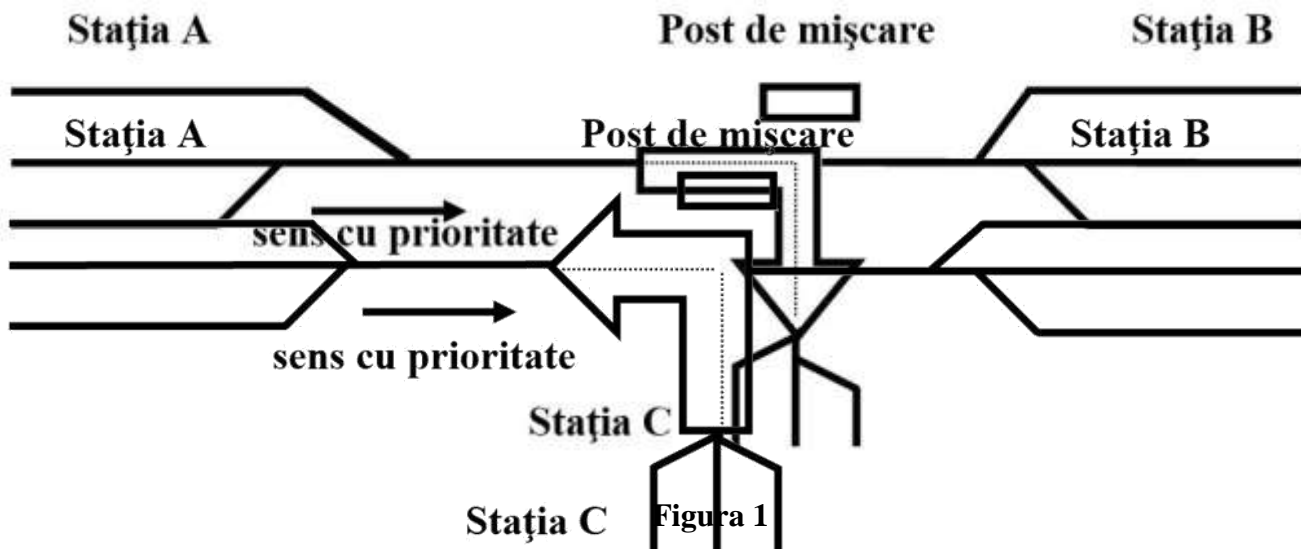
(5) Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat stației vecine cale liberă pentru expedierea unui tren, linia curentă se consideră ocupată până la sosirea acestui tren sau până la primirea de la stația vecină a comunicării scrise că a reținut trenul și a anulat calea liberă.

(6) Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a scos în linie curentă, un tren/convoi de manevră, linia curentă se consideră ocupată până la înapoierea trenului/convoifului de manevră, în stație.

Art. 105. - În cazul în care între două stații vecine se află un post de mișcare, un post ajutător de mișcare sau un post de macazuri în linie curentă, IDM din stația cu sens cu prioritate la expedierea primului tren în sensul cu prioritate, respectiv IDM din stația cu sens fără prioritate, care expediază primul tren în baza înțelegerii scrise după formula „C” de la art. 115 din lipsă de tren în sensul cu prioritate, este obligat să specifice în instrucțiunea de exploatare oprirea trenului la post, pentru a comunica către IDM, respectiv agentului care deservește postul, că s-a întrerupt funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație, precum și pentru a verifica dacă linia curentă dintre post și stația vecină spre care circulă trenul este liberă.

Art. 106. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație a fost expedit din stația cu sens cu prioritate un tren având ca destinație o stație situată pe o linie ce se ramifică din linia curentă și nu s-a primit reavizul de trecere de la postul de mișcare ce deservește

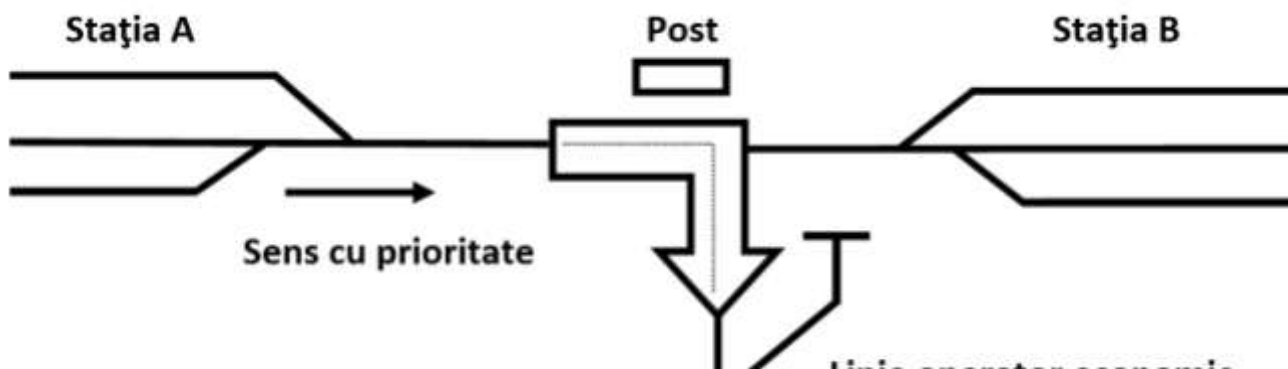
ramificația, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine între care se află postul de mișcare se consideră ocupată pe timpul necesar trenului să parcurgă distanța până la postul de mișcare, stabilit în livretul cu mersul trenurilor, plus încă 10 minute - figura 1.

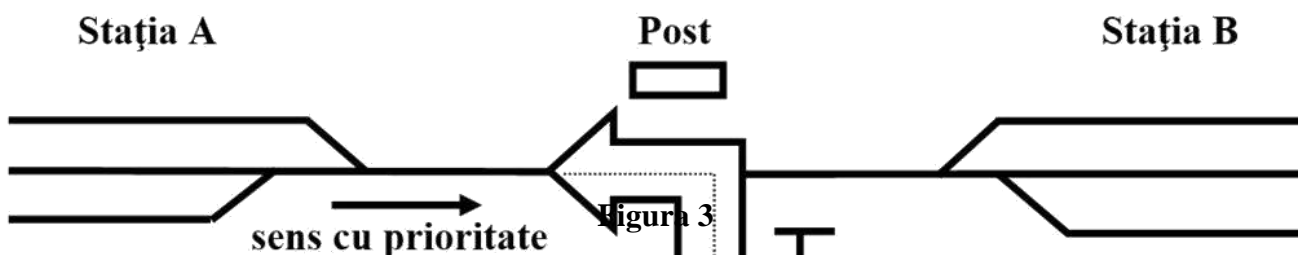


Art. 107. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat cale liberă stației vecine situată pe o linie ce se ramifică din linia curentă, pentru expedierea unui tren la stația cu sens cu prioritate, atunci linia curentă, dintre cele două stații vecine situate pe linia directă între care se află postul de mișcare, se consideră ocupată până la sosirea trenului în stația cu sens cu prioritate sau până la primirea comunicării scrise de la IDM din stația situată pe linia ce se ramifică din linia curentă, că trenul este reținut acolo și nu se mai expediază - figura 2.

Figura 2

Art. 108. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație din stația cu sens cu prioritate a fost expedit un tren/convoi de manevră având ca destinație o linie a unui operator economic ramificată din linie curentă, deservită de un post ajutor de mișcare sau un post de macazuri din linie curentă și nu s-a primit raportarea garării pe linia operatorului economic, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată pe timpul de mers necesar trenului/convoifului de manevră să parcurgă distanța până la postul ajutor de mișcare sau postul de macazuri din linie curentă, plus încă 10 minute - figura 3.





Art. 109. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat dispoziție scrisă postului ajutător de mișcare sau postului de macazuri din linie curentă care deservește o linie a unui operator economic, în vederea ieșirii trenului/convoifului de manevră pentru manevră în linie curentă, linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată până la primirea de la postul respectiv a comunicării scrise privind gararea trenului/convoifului de manevră pe linia operatorului economic.

Art. 110. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat comandă postului ajutător de mișcare sau postului de macazuri din linie curentă, care deservește o linie a unui operator economic, pentru expedierea unui tren/convoi de manevră la stația cu sens cu prioritate, linia curentă se consideră ocupată până la sosirea trenului/convoifului de manevră sau până la primirea de la postul respectiv a comunicării scrise privind reținerea trenului/convoifului de manevră pe linia operatorului economic - figura 4.

Figura 4

Art. 111. - (1) Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat stației vecine cale liberă pentru expedierea unui tren/convoi de manevră având ca destinație o linie a unui operator economic ramificată din linie curentă, deservită de un post ajutător de mișcare sau un post de macazuri din linie curentă și nu a primit reavizul de sosire, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată pe timpul de mers necesar trenului/convoifului de manevră să parcurgă distanța până la post, plus încă 10 min. - figura 5.

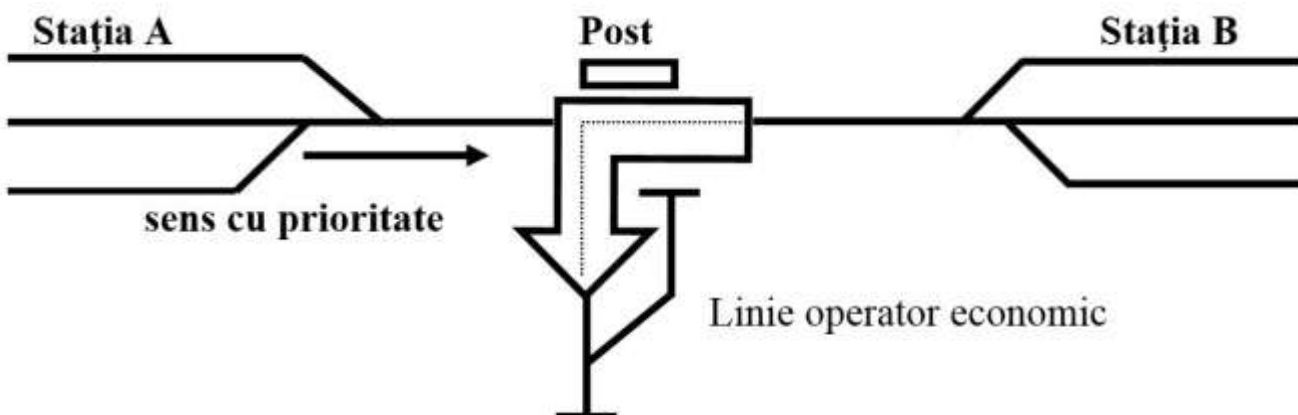


Figura 5

(2) IDM, din stația cu sens cu prioritate, este obligat ca la expedierea primului tren în această direcție să specifice în instrucțiunea de exploatare înmănată mecanicului, oprirea trenului la postul ajutător de mișcare sau la postul de macazuri din linie curentă, pentru a verifica dacă linia curentă dintre post și stația vecină este liberă.

Art. 112. - (1) Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat stației vecine cale liberă pentru expedierea unui tren/convoi de manevră, cu oprire în linie curentă și înapoierea în stația de expediere și nu s-a primit reavizul de sosire, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată până la primirea comunicării scrise de la IDM din stația cu sens fără prioritate, că trenul/convoiul de manevră s-a înapoiat în stație.

(2) Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație s-a dat cale liberă stației cu sens fără prioritate pentru expedierea unui tren/convoi de manevră de pe linia unui operator economic la stația cu sens fără prioritate și nu s-a primit reavizul de sosire, IDM din stația cu sens cu prioritate este obligat ca, la expedierea primului tren/convoi de manevră în această direcție, să specifice în instrucțiunea de exploatare, oprirea trenului la post, pentru a verifica dacă trenul/convoiul de manevră a fost expedit de pe linia operatorului economic.

(3) În cazul în care trenul/convoiul de manevră a fost expedit spre stația cu sens fără prioritate, atunci trenul expedit de stația cu sens cu prioritate așteaptă la post, timpul de mers necesar trenului/convoiului de manevră să sosească în stația vecină, plus încă 10 minute.

(4) Dacă trenul/convoiul de manevră a fost reținut pe linia operatorului economic, trenul expedit de stația cu sens cu prioritate își continuă mersul la stația vecină, iar trenul/convoiul de manevră de pe linia operatorului economic așteaptă restabilirea funcționării mijloacelor de comunicație sau va fi expedit la cererea postului, pe baza înțelegerii scrise între cele două stații vecine - figura 6.

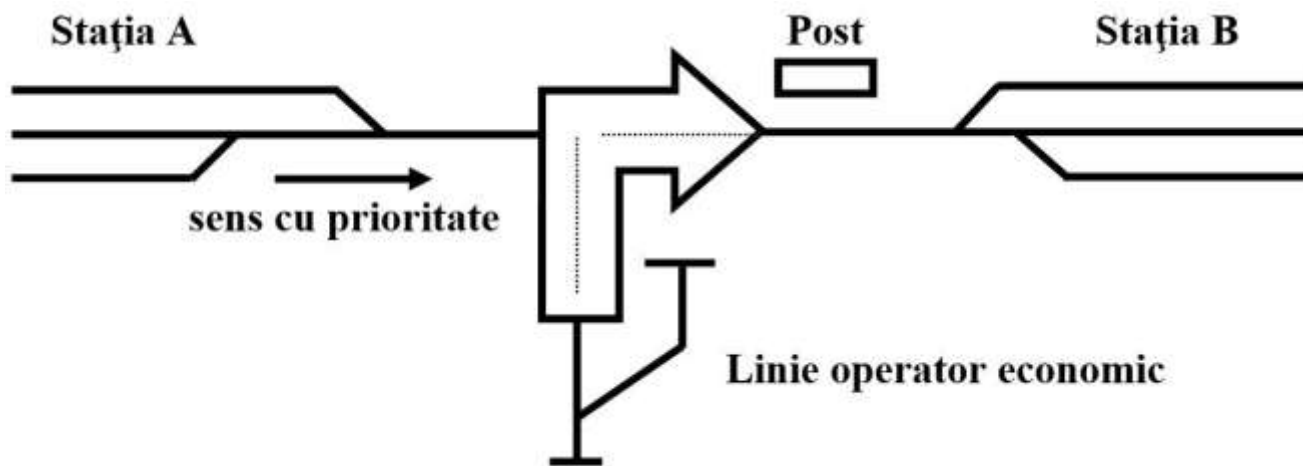


Figura 6

Art. 113. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, s-a dat cale liberă stației vecine pentru scoaterea convoiului de manevră de pe linia unui operator economic, în

linie curentă pentru manevră și înapoierea lui pe linia operatorului economic, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată până la primirea, de la postul ajutător de mișcare sau postul de macazuri din linie curentă, a comunicării scrise privind înapoierea și gararea trenului/convoiuului de manevră pe linia operatorului economic.

Art. 114. - (1) Dacă stația cu sens cu prioritate a expedit un tren spre stația cu sens fără prioritate, pe bază de cale liberă, după care s-a produs întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație și nu poate obține reavizul de sosire pentru trenul expedit, expediază primul tren pe baza sensului cu prioritate, la un interval de timp egal cu timpul de mers al trenului până la stația vecină, plus încă 10 minute.

(2) Dacă stația cu sens cu prioritate mai are de expedit încă un tren, a cărui circulație s-a comunicat stației vecine prin formula „B” de la art. 115, acest tren se expediază la un interval de timp egal cu timpul de mers al trenului antemergător calculat pentru parcurgerea distanței până la stația vecină, cu viteza de 30 km/h, plus încă 10 minute.

Art. 115. - Înțelegerea scrisă pentru expedierea trenurilor în cazul în care funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă, se stabilesc în modul următor:

- a) IDM din stația cu sens cu prioritate, la expedierea primului tren pe baza sensului cu prioritate, trimite stației vecine prin mecanic un aviz scris cu specificarea modului de circulație ulterioară a trenurilor, cu una din formulele:

Formula A:

“La ora și minute, am expedit spre stația trenul - numărul -

După sosirea lui aștept un tren de la dvs.

Semnătura.....”.

Formula B:

“La ora și minute, am expedit spre stația trenul - numărul - după care

la orași ...minute, voi expedia și trenul - numărul -

Semnătura”

- b) dacă în perioada întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație stația cu sens cu prioritate nu are trenuri de expedit, iar IDM din această stație are cunoștința că stația cu sens fără prioritate are un tren de expedit, trimite la această stație, prin curier, un aviz scris, cu următoarea formulă:

Formula C:

“Aștept un tren de la dvs. .

Semnătura”

- c) IDM din stația cu sens fără prioritate, în cazul în care are de expedit un tren, va obține cât mai urgent, avizul scris pentru expedierea trenului, trimițând în acest scop, prin curier, la stația cu sens cu prioritate o cerere cu următoarea formulă:

Formula D:

“Comunicați dacă pot expedia spre dvs. trenul - numărul -

Semnătura”

Art. 116. - (1) Pentru transmiterea avizelor/cererilor scrise, în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, stația cu sens cu prioritate poate întrebuința vehicule cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, precum și locomotive izolate sau drezine motor, iar stația cu sens fără prioritate poate întrebuința numai vehicule fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele.

(2) Pe linie simplă echipată cu BLA, atât stația cu sens cu prioritate cât și stația cu sens fără prioritate poate folosi pentru transmiterea avizelor scrise numai vehiculele fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele iar în lipsa acestor mijloace se folosesc curierii.

Art. 117. - După sosirea în stație a primului tren de la stația cu sens cu prioritate, cu avizul scris cu formula „A” de la art. 115, sau după primirea avizului scris cu formula „C” de la art. 115, înțelegerea scrisă se consideră stabilită și din acest moment se anulează considerațiile sensului cu prioritate, circulația trenurilor făcându-se numai în ordinea stabilită prin avizele scrise, trimise cu fiecare tren.

Art. 118. - (1) Până la restabilirea funcționării mijloacelor de comunicație, pentru a nu se întrerupe înțelegerile scrise dintre cele două stații, IDM sunt obligați să trimită prin mecanicul fiecărui tren, într-un sens sau altul, avizele scrise pentru expedierea ulterioară a trenurilor.

(2) În cazul în care mecanicul este avizat prin instrucțiune de exploatare cu privire la circulația trenului cu toate mijloacele de comunicație întrerupte, acesta nu pleacă cu trenul dacă nu primește și avizul scris pentru expedierea trenului imediat următor, pe care îl va înmâna către IDM din stația vecină.

Art. 119. - (1) Avizele după formulele „A”, „B”, respectiv “C” de la art. 115 și cererile după formula „D” de la art. 115 se înscriu de către IDM în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare. Aceste avize/cereri se întocmesc pe instrucțiuni de exploatare, în două exemplare, din care unicatul se trimite stației vecine, iar duplicatul rămâne la carnet.

(2) IDM care primește avizul/cererea, consemnează și confirmă primirea avizului/cererii prin semnătură pe instrucțiunea de exploatare aflat la mecanic.

Art. 120. - La întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, pe secțiile de circulație cu cale dublă, trenurile se expediază pe firul normal de circulație în fiecare sens, la intervale de timp egale cu timpul de mers al trenului antemergător calculat pentru parcurgerea distanței până la stația vecină, cu viteza de 30 km/h, plus încă 10 minute.

Art. 121. - (1) În cazul în care între două stații vecine situate pe secții de circulație cu cale dublă se află un post de mișcare, un post ajutător de mișcare sau un post de macazuri, în linie curentă, IDM din stațiile vecine sunt obligați ca la expedierea primului tren să specifice în instrucțiunea de exploatare înmănată mecanicului oprirea trenului la aceste posturi pentru a comunica IDM, respectiv agentului care deservește postul, că s-a întrerupt funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație, precum și pentru a verifica dacă linia curentă dintre post și stația vecină spre care circulă trenul este liberă.

(2) În cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, circulația pe linie falsă se face numai după ce s-au stabilit înțelegerile scrise între stațiile vecine și în condițiile stabilite de către IDM din aceste stații.

(3) Condițiile de circulație se trec în instrucțiunea de exploatare.

Art. 122. - (1) IDM din stația cu sens cu prioritate, după restabilirea funcționării cel puțin a unui mijloc de comunicație, transmite stației vecine următoarea telefonogramă:

“Din stația.....numărul.....ora....

Restabilesc sistemul de comunicațiicu stația

Ultimul tren sosit de la dvs. a fost trenul - numărul -

Ultimul tren expedit spre dvs. a fost trenul - numărul -

Semnătura”

(2) IDM din stația cu sens fără prioritate, după ce se convinge că datele din telefonograma transmisă de către IDM din stația cu sens cu prioritate sunt reale, stabilește că linia curentă este liberă și răspunde cu formula:

“Din stațianumărul ora

Ultimul tren sosit de la dvs. a fost trenul - numărul -

Ultimul tren expedit spre dvs. a fost trenul - numărul -

Linia curentă până la stația este liberă.

Semnătura”.

(3) După acest schimb de telefonograme, IDM din ambele stații trec la circulația trenurilor după sistemul de circulație folosit înainte de întreruperea funcționării mijloacelor de comunicație și transmit aceasta operatorului de circulație.

SECȚIUNEA a 6-a **Restricțiile de viteză**

Art. 123. - (1) Dacă IDM este avizat de către personalul feroviar sau alt personal despre deteriorări la linii, instalații sau despre alte pericole care afectează siguranța circulației, ia măsuri de

oprire a circulației pe linia respectivă și avizează imediat prin telefonogramă operatorul de circulație, IDM din stația vecină, precum și personalul de întreținere a căii, în funcție de cel puțin șef de echipă, respectiv personalul de întreținere a instalațiilor, în funcție de cel puțin electromecanic.

(2) După primirea avizării, primul tren se expediază numai însoțit de personalul de întreținere a căii, în funcție de cel puțin șef de echipă.

(3) În instrucțiunea de exploatare înmănată mecanicului trenului se va menționa:

- a) oprirea obligatorie a trenului în apropierea zonei cu deteriorări la linie;
- b) respectarea condițiilor de circulație a trenului în zona slăbită sau defectă, consemnate în scris de către personalul de întreținere a căii care însoțește trenul, în foaia de parcurs la rubrica mențiuni asupra trenului.

(4) Trenurile următoare vor circula în zona slăbită sau defectă, în condițiile stabilite de către personalul de întreținere a căii care a însoțit primul tren și menționate în RRLISC.

Art. 124. - (1) Punctele expuse inundațiilor se stabilesc anual de către subunitățile de întreținere a căii, se reactualizează în cazul în care este necesar și se aduc la cunoștința stațiilor și reguletoarelor de circulație.

(2) În cazul în care, în timpul unei ploii torențiale, personalul de întreținere a căii nu a dat nici un aviz în legătură cu circulația trenurilor peste punctele expuse inundațiilor, IDM din proprie inițiativă, dispune prin instrucțiune de exploatare ca trenurile să fie conduse peste punctele respective cu deosebită atenție și cu viteza de cel mult 5 km/h; despre aceasta IDM avizează și operatorul de circulație.

(3) În cazul în care apa depășește suprafața de rulare a șinei, mecanicul ia măsuri de oprire a trenului până la sosirea personalului de întreținere a căii care va stabili condițiile de circulație. În astfel de cazuri personalul de întreținere a căii, în funcție de cel puțin șef de echipă, are obligația să stabilească și să comunice stațiilor, în cel mai scurt timp, condițiile de circulație a trenurilor.

(4) Restricțiile de viteză care nu sunt cuprinse în BAR, precum și orice nepotrivire între prevederile din BAR și situația de pe teren - treaptă de viteză superioară sau inferioară celei indicate pe teren, poziție kilometrică diferită a porțiunii de linie cu restricție și alte asemenea - se aduc la cunoștința personalului de locomotivă prin instrucțiune de exploatare.

Art. 125. - (1) Toate locomotivele, automotoarele și celelalte vehicule cu motor trebuie dotate cu BAR de către operatorii de transport feroviar, sau operatorii economici care le dețin și/sau exploatează, fiind interzisă îndrumarea acestora în stație, fără BAR. BAR poate fi atât în format pe hârtie cât și în format electronic pe un dispozitiv din dotarea locomotivei.

(2) Restricțiile de viteză de pe liniile stației, altele decât liniile de primire-expediere, precum și cele de pe LFI pe care manevra este executată cu mijloace și personal aparținând, operatorilor care efectuează numai manevră feroviară operatorilor de transport feroviar sau operatorilor economici, nu se menționează în BAR.

Aceste restricții se aduc la cunoștința personalului de locomotivă prin instrucțiune de exploatare, în care se precizează locul (zona) unde se află porțiunea de linie slăbită și viteza de circulație maximă admisă. În cazul restricțiilor de viteză de pe LFI, avizarea se face în baza comunicării acestora de către responsabilul SC al LFI.

(3) În cazul locomotivelor de manevră din stațiile tehnice și/sau de triaj, instrucțiunea de exploatare pentru avizarea restricțiilor de viteză se poate emite cu valabilitate pentru întreaga tură de serviciu a IDM.

PARTEA A IV-A

ELIBERAREA LINIEI CURENTE SAU A LINIEI DIRECTE DINTR-O STAȚIE CFR

Art. 126. - În scopul efectuării transporturilor feroviare în condiții de siguranță și regularitate a circulației, administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, operatorii de transport feroviar și operatorii de manevră feroviară au obligația de a elibera cu prioritate linia curentă sau linia directă dintr-o stație CFR, atunci când prin defectarea accidentală a mijlocului de tracțiune ce asigură

remorcarea unui tren în circulație sau a unui convoi de manevră, s-a produs blocarea traficului feroviar.

Art. 127. - Modul de lucru pentru înlăturarea blocării traficului feroviar într-o stație CFR sau în linie curentă va respecta următoarele principii:

- a) dacă un tren în circulație nu își mai poate continua mersul datorită defectării mijlocului de tracțiune care asigură remorcarea trenului, mecanicul trebuie să solicite IDM din stația cea mai apropiată, locomotivă de ajutor, conform prevederilor din prezentele cerințe;
- b) IDM care primește solicitarea pentru acordarea locomotivei de ajutor trebuie să avizeze imediat în scris pe operatorul de circulație;
- c) operatorul de circulație va aviza personalul responsabil cu organizarea și conducerea activității de transport feroviar al operatorului de transport feroviar care remorcă trenul, pentru stabilirea locomotivei de ajutor, în vederea:
 - eliberării liniei curente - în cazul liniilor simple sau a liniilor duble când celălalt fir de circulație este închis sau nu se poate circula;
 - eliberării liniei directe din stație - în cazul în care celelalte linii de primire-expediere din stație sunt ocupate;
 - eliberării liniei curente sau a liniei din stație dacă este afectată trecerea la nivel.
- d) personalul responsabil cu organizarea și conducerea activității de transport feroviar al operatorului de transport feroviar care remorcă trenul este obligat să confirme dacă dispune sau nu de locomotivă de ajutor și momentul punerii acesteia la dispoziție; în cazul în care operatorul de transport feroviar nu poate asigura locomotivă de ajutor, operatorul de circulație va dispune ca locomotiva unui alt tren aflat în circulație să fie acordată ca mijloc de ajutor;
- e) operatorul de circulație nu va dispune acordarea ca mijloc de ajutor, locomotiva trenurilor care asigură efectuarea transporturilor militare și a mărfurilor periculoase din clasele 1 și 7, conform Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID).

Art. 128. - Locomotiva de ajutor acordată va remorca trenul astfel:

- a) în cazul trenurilor de marfă - numai până la prima stație CFR cu posibilități de garare;
- b) în cazul trenurilor de călători - până la stația în care operatorul de transport feroviar care a remorcat inițial trenul, poate asigura înlocuirea locomotivei defecte.

Art. 129. - (1) În cazul în care pentru aplicarea prevederilor de la art. 124 este necesară remorcarea trenului până la alte stații de cale ferată decât cele care delimitează linia curentă închisă, locomotiva de ajutor acordată trebuie să asigure condițiile de circulație prevăzute în livretul cu mersul trenurilor pentru trenul care a solicitat ajutor și condițiile de remorcare și frânare prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(2) În cazul când locomotiva de ajutor acordată nu poate asigura condițiile de circulație, de remorcare și de frânare conform livretului cu mersul trenurilor și/sau reglementărilor specifice în vigoare, operatorul de circulație va dispune asupra circulației trenului cu respectarea noilor condiții de circulație, remorcare și frânare ce pot fi asigurate trenului pentru circulația în condiții de siguranță. Noile condiții de circulație se transmit către IDM din prima stație prin dispoziție scrisă, în vederea opririi trenului și aducerii acestora la cunoștința mecanicului prin instrucțiune de exploatare.

Art. 130. - (1) În toate cazurile în care prin defectarea accidentală a mijlocului de tracțiune ce asigură remorcarea unui tren în circulație s-a produs blocarea traficului feroviar, cu afectarea majoră a circulației trenurilor de călători sau a trenurilor ce asigură efectuarea transporturilor militare și mărfurilor periculoase din clasele 1 și 7, conform Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID) operatorul de circulație trebuie să avizeze imediat, după caz, structura regională și/sau centrală de conducere/coordonare a circulației trenurilor, aparținând administratorului infrastructurii feroviare publice.

(2) Structurile organizatorice și funcționale ale administratorului și gestionarilor infrastructurii feroviare, și operatorilor de transport feroviar și operatorilor care efectuează numai manevră feroviară interesată, după caz, vor colabora pentru deblocarea traficului feroviar/rutier în zona trecerii la nivel și pentru asigurarea condițiilor necesare de siguranță circulației.

PARTEA V
Conducerea locomotivei
SECȚIUNEA 1

Conducerea locomotivei în remorcarea trenului

Art. 131. - (1) Remorcarea trenurilor se face de regulă prin acționarea comenzilor locomotivei aflate în:

- a) cabina din față, în sensul de mers, la locomotivele prevăzute din construcție cu două cabine - denumită în continuare cabina de conducere;
- b) postul de conducere din dreapta sensului de mers la locomotivele cu o singură cabină, - denumit în continuare postul de conducere.

(2) Remorcarea trenurilor prin acționarea comenzilor locomotivei aflate în cabina de conducere din spate, în sensul de mers sau, după caz, de la postul de conducere de pe partea stângă a locomotivei se poate face pe distanțele și în condițiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(3) Locomotivele și automotoarele prevăzute prin construcție cu comandă multiplă vor fi conduse din postul de conducere din față, în sensul de mers, în conformitate cu reglementările de exploatare specifice tipului de locomotivă/automotor respectiv.

SECȚIUNEA a 2-a

Punerea în serviciu a locomotivei

Art. 132. - (1) Dacă defecțiunile constatate la luarea în primire a locomotivei, după remizarea în stație sau pe linia ferată industrială, nu permit circulația locomotivei la unitatea de tracțiune în condiții de siguranță a circulației sau impun reducerea vitezei de circulație a locomotivei în conformitate cu reglementările specifice în vigoare mecanicul de locomotivă, înscris în registrul de căi libere, comenzi și mișcare al stației menționile asupra condițiilor de circulație a locomotivei de la stația respectivă până la unitatea de tracțiune unde urmează a se efectua remediile necesare și punerea în serviciu a locomotivei.

(2) Dacă mecanicul de locomotivă solicită pentru stabilirea condițiilor de circulație intervenția personalului tehnic de specialitate, aceste condiții trebuie să fie menționate de personalul tehnic de specialitate în foaia de parcurs a locomotivei. Mecanicul face înscrierile privind condițiile de circulație, în baza mențiunilor făcute în foaia de parcurs.

(3) Reglementările de la alin. (1) se aplică și în cazurile în care defecțiunile se constată cu ocazia verificărilor tehnice efectuate în parcurs de către personalul de locomotivă, conform prezentelor instrucțiuni și reglementărilor specifice în vigoare, respectiv locomotiva a fost implicată într-o stație într-un eveniment sau accident feroviar, care a avut drept consecință avarierea unor piese, agregate sau instalații ale locomotivei.

(4) Dacă defecțiunile locomotivei se produc în linie curentă, respectiv dacă accidentul sau incidentul feroviar s-a produs în circulație sau la manevră în linie curentă, se vor respecta reglementările specifice în vigoare pentru: remedierea defecțiunilor, solicitarea mijlocului de ajutor, precum și pentru avizarea accidentului sau incidentului feroviar.

SECȚIUNEA a 3-a

Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă

Art.133. - (1) Prin serviciul continuu maxim admis pe locomotivă se înțelege timpul de la ora ieșirii personalului de locomotivă cu locomotiva la postul de control al unei unități de tracțiune/ora luării în primire a locomotivei în cazul schimbului în stație, până la ora intrării cu locomotiva la postul de control al unei unități de tracțiune/ora predării locomotivei în cazul schimbului în stație.

(2) Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă este compus din timpul de conducere efectivă a locomotivei și din timpul de muncă în staționarea trenului.

(3) În cazul conducerii/deservirii locomotivei în echipă completă, serviciul continuu maxim admis pe locomotivă al personalului ce conduce și/sau deservește locomotiva este de 12 ore, din care timpul de conducere efectivă a locomotivei nu va depăși:

a) 8 ore pentru trenurile de călători și mixte;

b) 9 ore pentru trenurile de marfă;

c) 12 ore pentru trenurile de marfă care urmează să manevreze pe secție - trenurile locale de marfă - trenurile convoaie de manevră în complexe feroviare, trenurile de serviciu, pentru locomotive multiple, intercalate, împingătoare de la trenurile remorcate în multiplă tracțiune, locomotive izolate, precum și activitatea de manevră.

(4) În cazul conducerii/deservirii locomotivei în sistem simplificat - fără mecanic ajutor, serviciul continuu maxim admis pe locomotivă al personalului ce conduce și/sau deservește locomotiva este de:

a) 9 ore pentru trenurile de călători și mixte, din care timpul de conducere efectivă a locomotivei nu va depăși 7 ore;

b) 10 ore pentru trenurile de marfă, din care timpul de conducere efectivă a locomotivei nu va depăși 8 ore;

c) 12 ore pentru trenurile de marfă care urmează să manevreze pe secție - trenurile locale de marfă - trenurile convoaie de manevră în complexe feroviare, trenurile de serviciu, pentru locomotive multiple, intercalate, împingătoare de la trenurile remorcate în multiplă tracțiune, locomotive izolate, precum și activitatea de manevră.

(5) În cazul utilizării locomotivei la remorcarea trenurilor de călători, mixte, de marfă sau la activitatea de manevră în cadrul aceluiași serviciu comandat al personalului de locomotivă, timpul de conducere efectivă este cel corespunzător prestației pentru care serviciul executat este mai mult de 50% din acest timp. Această prevedere se aplică numai în cazul utilizării personalului de la o prestație de categorie superioară la o prestație de categorie inferioară.

(6) Pentru cazuri excepționale - cazuri de forță majoră, calamități naturale, închideri de linie în cazul producerii unor accidente/incidente feroviare, respectiv pentru înlăturarea consecințelor unor calamități sau accidente/incidente feroviare - conducerea operatorului de transport feroviar poate dispune prelungirea timpului de conducere efectivă a locomotivei, cu încadrarea în durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, numai cu consimțământul mecanicului de locomotivă.

(7) Timpul necesar personalului de locomotivă pentru deplasarea „regie” și/sau așteptarea efectuării schimbului pentru luarea în primire a locomotivei în vederea remorcării unui tren/efectuării manevrei nu intră în calculul serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, cu condiția ca acest TIMP cumulativ cu timpul de conducere efectivă a locomotivei să nu depășească 12 ore pentru trenurile de călători sau mixte și 15 ore pentru trenurile de marfă.

(8) Anterior expirării timpului de conducere efectivă a locomotivei, atunci când nu poate asigura personal de schimb în stație, operatorul de transport feroviar solicită, cu cel puțin 60 de minute înainte de expirarea timpului de conducere efectivă a locomotivei, conducerii operative a administratorului sau gestionarului de infrastructură feroviară oprirea trenului în vederea efectuării schimbului de personal.

(9) După oprirea trenului în stație, personalul de locomotivă/șeful de tren asigură menținerea trenului pe loc cu frânele de mână ale locomotivei/vehiculelor din tren, respectiv cu frâna de menținere pe loc a automotorului/ramei. Mecanicul de locomotivă comunică IDM prin instalația TC - radiotelefon faptul că trenul a fost asigurat, precum și date relevante pentru identificarea trenului, respectiv: număr tren, număr locomotivă, număr foaie de parcurs, precum și faptul că așteaptă sosirea personalului de schimb.

(10) IDM înscrie în Registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare datele trenului, ora și modul de asigurare a trenului. După înscrierea în Registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, IDM confirmă mecanicului de locomotivă prin instalația TC - radiotelefon primirea datelor, precizând numărul din registru, număr care va fi înscris în foaia de parcurs de către mecanicul de locomotivă.

(11) În cazul în care se estimează că se depășește numărul de ore corespunzătoare serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, prevăzut la art. 2 sau 3, personalul de locomotivă avizează, cu cel puțin 60 de minute înainte de expirarea serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, IDM din stația cea mai apropiată în sensul de mers și operatorul de tracțiune sau șeful de tură al operatorului de transport feroviar despre necesitatea opririi trenului în stație în vederea efectuării schimbului de personal.

(12) După asigurarea trenului, efectuarea schimbului de informații prin radiotelefon și efectuarea mențiunilor în foaia de parcurs, așteptarea personalului de schimb nu reprezintă activitate în legătură directă cu siguranța circulației trenurilor pentru personalul de locomotivă.

SECȚIUNEA a 4-a **Obligațiile personalului de locomotivă în parcurs**

Art. 134. - (1) În cazul constatării unor defecțiuni la instalațiile amplasate în cale pentru controlul vitezei trenului, mecanicul de locomotivă va informa prin radiotelefon pe IDM din prima stație și va aviza în scris pe IDM din prima stație cu oprire despre defecțiunea constatată.

(2) Dacă observă nereguli la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor cu care se încrucișează sau pe lângă care trece, mecanicul va aduce la cunoștința mecanicului trenului respectiv, prin radiotelefon, cele constatate. Dacă nu poate lua legătura cu mecanicul trenului respectiv, va transmite cele constatate, prin radiotelefon, IDM din prima stație.

(3) Când personalul cu sarcini de supraveghere prin defilare a trenurilor avizează prin stația radiotelefon despre mersul frânat al unor vagoane sau când se observă fum sau scântei de-a lungul trenului, fără a fi acționată frâna automată, mecanicul care remorcă trenul va lua măsuri pentru slăbirea frânelor, urmărind efectul asupra vagoanelor respective.

(4) Dacă în situația de la alin. (3) nu se obține slăbirea frânelor, mecanicul oprește trenul, ia măsuri pentru menținerea pe loc cu frânele de mână, stabilește cauza care a generat neregulile și ia măsuri corespunzătoare.

(5) Dacă se constată defecțiuni la frâna automată a unor vagoane, care impun izolarea lor și în urma recalculării procentului de masă frânată se constată că este asigurat procentul de masă frânată prevăzut din livret, se continuă mersul în condiții normale.

(6) Dacă în urma recalculării procentului de masă frânată în situația de la alin. (5), se constată că nu se mai asigură procentul de masă frânată prevăzut în livret, mecanicul va calcula viteza maximă cu care poate remorca trenul în continuare, în funcție de tipul frânei trenului și panta caracteristică a secției de remorcă, folosind în acest scop anexele cuprinse în reglementările specifice în vigoare și va remorca trenul fără a depăși viteza respectivă.

(7) Mecanicul va aviza prin radiotelefon pe IDM de la prima stație despre cauza opririi trenului, iar dacă nu este posibilă avizarea acestuia, se va aviza IDM de la prima stație cu oprire.

Art. 135. În toate stațiile în care livretul de mers prevede oprire, mecanicul de locomotivă trebuie să ia măsuri de oprire a trenului în condiții de siguranță.

Art. 136. La trecerea locomotivei prin dreptul biroului de mișcare al stației, mecanicul trebuie să își semnaleze prezența în postul de conducere a locomotivei prin darea unui semnal scurt cu fluierul sau sirena locomotivei atât ziua cât și noaptea. În cazul în care mecanicul nu își semnalează prezența în postul de conducere al locomotivei, IDM trebuie să ia toate măsurile de oprire a trenului.

Art. 137. Mecanicul de locomotivă va lua măsuri de oprire a trenului de călători, de regulă cu jumătatea trenului în dreptul axei stației, în dreptul clădirii de călători sau a indicatoarelor de zonare a peronului, după caz, astfel încât toate vagoanele trenului să se afle în dreptul peronului amenajat. Oprirea trenului se va face evitându-se reducerea bruscă a vitezei și reacțiunile în lungul trenului.

Art. 138. Dacă trenul a fost oprit la semnalul de intrare al unei stații în care trenul nu are oprire prin livretul de mers sau instrucțiune de exploatare, iar semnalul de intrare nu dă indicații asupra

semnalului de ieșire al stației respective, după punerea pe liber a semnalului de intrare mecanicul va proceda astfel:

- a) va conduce trenul cu viteza de cel mult 30 km/h, fiind pregătit să oprească în stație;
- b) după ce mecanicul se convinge că indicația semnalului de ieșire este pe liber și nu se dau semnale de oprire de către IDM sau alți agenți, poate spori viteza trenului și continua mersul.

**CAZURILE ÎN CARE SE ÎNMÂNEAZĂ MECANICULUI INSTRUCȚIUNE DE
EXPLOATARE**

Art. 1 - Instrucțiunea de exploatare completată conform prevederilor cerințelor privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar, se înmânează mecanicului în următoarele cazuri:

1. La depășirea semnalelor luminoase care ordonă oprirea, care dau indicații dubioase sau sunt stinse, respectiv la depășirea semafoarelor mecanice care ordonă oprirea, sunt defecte sau nu se pot manipula, în cazurile prevăzute de Regulamentul de semnalizare CFR;
2. La depășirea la manevră a semnalelor luminoase cu indicația „roșu”, precum și a semnalelor luminoase de manevră cu indicația „albastru” atunci când aceste semnale nu au parcursuri de manevră centralizate electrodinamic sau electronic, când aceste semnale sunt defecte, scoase temporar din funcție sau în cazul în care se face manevră și nu se consumă integral parcursul;
3. Când nu trebuie luate în considerare indicațiile semnalului de trecere ale postului de mișcare, pentru sensul normal de mers;
4. Când pe linia de primire există o restricție de viteză mai mică de 20 km/oră;
5. La avizarea restricțiilor de viteză;
6. În cazul circulației trenurilor peste porțiunile de linie supuse inundațiilor sau care sunt în pericol de a fi inundate;
7. La modificarea condițiilor înscrise în BAR;
8. În cazul restricției de viteză în trepte, când paleta galbenă este la o distanță mai mică de 1000 m față de paleta galbenă cu dungi în diagonală;
9. În cazurile de limitare de viteză prevăzute de reglementările specifice privind remorcarea și frânarea trenurilor respectiv în cazul remorcării trenului cu locomotive cu abur seria 50100 în curbe, pentru care sunt prevăzute viteze restricționate;
10. Când IDM a fost avizat despre deteriorări la linie;
11. Când în compunerea trenului se află vagoane defecte pentru care revizorul tehnic de vagoane a stabilit limitare de viteză;
12. La îndrumarea trenurilor compuse din vagoane defecte, pentru care au fost stabilite condiții de circulație de către revizorul tehnic de vagoane;
13. La schimbarea liniei de primire-trecere a unui tren, atunci când pe această linie există restricții de viteză;
14. La expedierea unui tren, în cazul în care agentul unui post de barieră sau post de macazuri din linie curentă sau al unei stații cu serviciul întrerupt temporar nu se prezintă la telefon;
15. În cazul defectării barierei;
16. În cazul locomotivei nelegată la tren și frână, care împinge trenul până la un punct din linie curentă cu înapoiere în stația de unde a fost atașată;
17. La ieșirea convoiului de manevră sau numai a locomotivei care manevrează dincolo de limita incintei stației;
18. La ieșirea în linie curentă a convoiului de manevră, sau numai a locomotivei care manevrează:
 - a) pe liniile deservite de un post de macazuri în linie curentă, post de mișcare în linie curentă sau pe liniile haltei comerciale;
 - b) pe o linie de cale ferată a unui operator economic racordată în linie curentă;
 - c) dincolo de semnalul de intrare pe secțiunile pe care circulația trenurilor se face pe bază de instalație dispecer fără tehnică de calcul;
19. La staționarea cu vehiculul din capul trenului sau cu cel de la urma trenului peste mărcile de siguranță - trenul nu se poate gara la tragerea lui înainte și trebuie să staționeze peste marca de siguranță;
20. La defectarea inductoarelor din cale, atât în incinta stației cât și în linie curentă;
21. când se atașează locomotivă împingătoare legată ori nelegată la tren sau intercalată, mecanicului locomotivei din capul trenului;

22. În cazul când se schimbă locomotiva trenului sau numărul de tren;
23. Când un tren urmează să se oprească în linie curentă unde mersul nu prevede oprire;
24. Când se expediază trenul cu material rulant sau cu încărcătura care depășește gabaritul;
25. Când trebuie detașată locomotiva de dublă tracțiune peste podurile slăbite;
26. Când se expediază un tren pe linie dublă sau paralelă, iar pe linia alăturată - paralelă - se fac încărcări/descărcări în și din vagoane sau se efectuează lucrări;
27. Când se defectează parțial frâna automată a trenului, cu arătarea modului de circulație a trenului;
28. Când se manevrează un grup de vagoane aflate în curs de încărcare/descărcare cu încărcătura așezată numai pe o parte;
29. La îndrumarea trenurilor suplimentare de călători sau marfă după mersuri întocmite cu ocazia îndrumării lor sau în condițiile de circulație din livret a unui tren prevăzut în grafic;
30. La îndrumarea timpurie a trenurilor de marfă;
31. În cazul suprimării opririi trenului într-o stație în care după mers trenul are prevăzută oprire, cu excepția cazului circulației trenurilor de marfă prin stațiile înzestrate cu semnal de intrare care dă indicații asupra poziției semnalului de ieșire;
32. Expedierea trenurilor în cazurile în care locomotiva trenului se află dincolo de semnalul de ieșire;
33. Pentru continuarea mersului când trenul este oprit, după darea ordinului de plecare în stații neînzestrate cu semnal de ieșire;
34. În cazul schimbării sistemului de circulație;
35. În cazurile de repunere în funcțiune a blocului de linie automat;
36. La avizarea despre circulația unui vehicul fără motor care se poate scoate de pe linie cu brațele;
37. La expedierea trenului pe linie falsă;
38. Când funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă și transmiterea avizelor/cererilor se face după formulele A, B, C și respectiv D de la art. 115 din prezentele cerințe;
39. La îndrumarea trenului pe linie curentă închisă;
40. Când necesitățile impun oprirea trenului într-o stație unde mersul nu prevede oprire, iar semnalul de intrare nu dă indicații asupra semnalului de ieșire;
41. Când porțiunile de linie slăbite nu pot fi acoperite conform Regulamentului de semnalizare CFR;
42. La circulația trenurilor pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor;
43. În cazul circulației trenurilor pe secții de circulație cu puncte de secționare având serviciul de mișcare suspendat temporar;
44. La înapoierea trenului din linie curentă în condițiile stabilite de șeful de tren;
45. La darea dispoziției privind plecarea locomotivei până la primul post telefonic sau prima stație, dată de șeful de tren când trenul nu-și poate continua mersul;
46. În cazul precizării condițiilor de circulație a mijlocului de intervenție sau a mijlocului de ajutor în linie curentă închisă, respectiv când din două stații se expediază mijloace de intervenție în sens contrar, pe linie curentă închisă;
47. La ocuparea liniei curențe de către un tren care pleacă dintr-un punct de secționare fără semnal de ieșire, cu semnal de ieșire de grup fără indicator de linie sau cu indicator de linie defect, de pe o secție cu conducere centralizată a circulației trenurilor, în urma dispoziției operatorului de circulație;
48. Când trenul are în compunere vagoane transpuse sau vagoane basculante tip MAV;
49. La expedierea trenului de către acar sau de revizor de ace din ordinul IDM;
50. Pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenului, când agentul unui punct de secționare sau post de macazuri în linie curentă nu răspunde la apelul operatorului de circulație sau când necesitatea schimbării liniei de garare a intervenit după plecarea trenului din ultimul punct de secționare;
51. La darea înapoi a trenului cu depășirea mărcii de siguranță de la urma trenului;

53. La încrucișarea trenurilor în punctele de secționare înzestrate cu indicatoare permanente de acoperire de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației, pentru a se stabili ordinea de intrare a trenurilor în punctul de secționare;
54. La fracționarea și gararea trenurilor rămase peste mărcile de siguranță ale unei stații pe o secție cu conducere centralizată a circulației trenurilor.
55. La primirea unui tren pe linie ocupată sau cu marca de siguranță ocupată în capătul opus;
56. La primirea unui tren în stație când încuietorile aparatelor de cale, respectiv instalațiile CEM sau cu încuietori cu chei cu bloc, sunt defecte;

Art. 2 - Se vor aviza prin instrucțiune de exploatare înmănată mecanicului și alte cazuri necuprinse în prezenta anexă, atunci când siguranța circulației impune măsuri care trebuie aduse la cunoștința personalului de locomotivă.

Model - Instrucțiune de exploatare națională nr. 21

A Tren nr. | Compunere de manevră nr.

B Data

C Locația trenului | Locația compunerii de manevră

D Locația emitentului

Instrucțiunea de exploatare națională nr. 21

21

1. Instrucțiuni asupra circulației trenului în linie curentă și stații

.....

Între stația și stația

de la km.+ la km.+ cu km/h

Între stația și stația

de la km.+ la km.+ cu km/h

Între stația și stația

de la km.+ la km.+ cu km/h

Între stația și stația

de la km.+ la km.+ cu km/h

2. Date asupra compunerii, frânării și lungimii trenului/convoi de manevră

Număr de vagoane osii tone metri

- tonaj frânat automat: necesar tone, real metri

- tonaj frânat pentru menținerea pe loc: necesar tone, real tone

V Identitatea mecanicului de locomotivă

W Identitatea emitentului

Y Ora

Y Identificator unic (număr furnizat de IDM)

Instrucțiuni pentru utilizatori:

Marcați cu „X” casetele care devin valabile, astfel:

X

În caz de opțiuni multiple pentru informație, eliminați opțiunile nevalabile, astfel:

.....

În câmpurile valabile, completați informațiile pe liniile punctate.

Tren nr./compunere convoi manevră nr.

la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

**PROCENTELE DE MASĂ FRÂNATĂ ÎN FUNCȚIE DE PANTĂ, PENTRU MENȚINEREA
PE LOC A TRENURILOR CU FRÂNELE DE MÂNĂ**

Panta caracteristică (‰)	-	Procentul de masă frânată
0- 3		3
4- 5		4
6- 7		6
8- 9		7
10 - 11		8
12 - 13		9
14 - 15		10
16 - 17		11
18 - 19		12
20 - 21		14
22 - 23		15
24 - 25		16
26 - 27		17
28 - 29		18
30		19

Notă: Panta caracteristică cu zecimală se rotunjește în plus.

Anexa nr. 3
la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

PLANUL DE MANEVRĂ

CNCF „CFR” - S.A.
Unitatea

Unicat
(pt. conducătorul manevrei)

Seria..... Nr

PLAN DE MANEVRĂ

- **TREN** / **DATA.....**

- Tonajul maxim cu care se execută manevra =tone
- Procent de masă frânată la menținere pe loc =%;
- Procent de masă frânată la manevră =%;
- Tendința de fugire a vagoanelor =
- Vagoanele aflate pe liniile pe care se manevrează sunt asigurate după cum urmează:

a) cu frâne de mână strânse:

- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag.....

b) cu saboți de mână aplicați:

- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag.....

- Operații de manevră de executat:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Condiții speciale:

.....
.....

- După terminarea manevrei asigurați vagoanele rămase cu frâne de mână și saboți de mână;

- **Respectați Normele SSM și SU la manevră! Atenție la locurile periculoase:**

.....

Întocmit IDM,

Seria..... Nr

PLAN DE MANEVRA

- **TREN**/ **DATA**

- Tonajul maxim cu care se execută manevra =tone
- Procent de masă frânată la menținere pe loc =%;
- Procent de masă frânată la manevră =%;
- Tendința de fugire a vagoanelor =
- Vagoanele aflate pe liniile pe care se manevrează sunt asigurate după cum urmează:

a) cu frâne de mână strânse:

- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag.....

b) cu saboți de mână aplicați:

- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag..... ,
- la linia la vag..... , la vag..... , la vag.....

- Operații de manevră de executat:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Condiții speciale:

.....
.....

- După terminarea manevrei asigurați vagoanele rămase cu frâne de mână și saboți de mână.

- **Respectați Normele SSM și SU la manevră! Atenție la locurile periculoase:**

.....
.....

Întocmit IDM,

Primit
Conducător manevră,

Anexa nr. 4
la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

Vitezele maxime de circulație admise la trenurile de marfă care au în componere vagoane transpuse

a. Vitezele maxime de circulație admise pe pante la trenurile de marfă compuse numai din vagoane transpuse sunt prezentate mai jos:

Panta caracteristică (‰)	Starea de încărcare a vag. din tren	Viteza maximă (km/h)
9 – 15	Vag. încărcate	55
	Vag. încărcate + goale	65
	Vag. goale	65
16 – 19	Vag. încărcate	40
	Vag. încărcate + goale	45
	Vag. goale	50
20 – 25	Vag. încărcate	35
	Vag. încărcate + goale	35
	Vag. goale	40
Peste 25	Vag. încărcate	30
	Vag. încărcate + goale	30
	Vag. goale	40

Viteza maximă pe secții cu declivități până la 9 ‰ a trenurilor care au în componere numai vagoane de marfă transpuse, nu poate fi mai mari de 70 km/h.

b. Pentru trenurile compuse din vagoane transpuse și vagoane de ecartament normal, vitezele se calculează corespunzător.

Anexa nr. 5
la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

Vitezele maxime de circulație ale trenurilor în funcție de numărul, modul de așezare, legare sau nelegare la tren și frână a locomotivelor în acțiune și tipul frânei trenului

Tipul trenului	Numărul și modul de așezare a locomotivelor în tren				Tipul frânei trenului			Viteza maximă (km/h)	Observații	
	Legate la tren și frână			Împingătoare nelegată la tren și frână	Tip călători		Tip marfă			
	În capul trenului	Inter-calată	Împin-gătoare		De mare putere cu acțiune rapidă	Cu acțiune rapidă	Cu acțiune încetată			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Călători	1	–	–	–	da	–	–	160		
	1	–	–	–	da	–	–	140		
	2	–	–	–	da	–	–	140	Locomotive diesel sau electrice comandate de la un singur post	
	2	–	–	–	da	–	–	120	În cazul remorcării cu două locomotive, când se defectează frâna automată a primei locomotive acționarea frânei automate a trenului se face de către mecanicul locomotivei a doua, când conducerea trenului pe cel mult două intervale de stații este preluată de mecanicul locomotivei a doua, viteza maximă a trenului fiind de 80 km/h	
	1 – 2	–	–	–	–	da	–	100		
	3	–	–	–	–	da	–	80		
	1 – 3	–	1	–	–	da	–	70		
	1 – 2	1	–	–	–	–	da	–	70	Numai la trenuri mixte prevăzute în livretul de mers
	–	–	1	–	–	da	da	da	30	

Anexa nr. 5
la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar (continuare)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Marfă, militară, mixte, de coletărie și de serviciu	1 – 2	–	–	–	–	da cu schimbător de regim (G – P) și dispozitiv de frânare proporțională cu încărcătura	–	120	
	1 – 2	1	–	–	–	da cu schimbător de regim (G – P) și/sau dispozitiv de frânare proporțională cu încărcătura	–	100	În cazul remorcării cu două locomotive când se defectează frâna automată a primei locomotive, acționarea frânei automate a trenului se face de către mecanicul locomotivei a doua, când conducerea trenului pe cel mult două intervale de stații este preluată de mecanicul locomotivei a doua, viteza maximă a trenului fiind de 80 km/h
	1 – 2	–	–	–	–	da sau combinată cu frână cu acțiune încetă	da sau combinată cu frână cu acțiune rapidă	80	În cazul remorcării cu două, respectiv trei locomotive când se defectează frâna automată a primei locomotive, acționarea frânei automate a trenului se face de mecanicul locomotivei a doua, în ordinea așezării în tren, viteza maximă fiind 60 km/h
	3	–	–	–	–	da sau combinată cu frână cu acțiune încetă	da sau combinată cu frână cu acțiune rapidă	70	
	1 – 3	1 – 2	1	–	–	–	–	60	
	1 – 3	1 – 2	–	–	–	–	–	60	
	1 – 3	1 – 2	–	1	–	–	–	40	
	1 – 3	–	–	1	–	–	–	40	
	–	–	1	–	–	–	–	30	

NOTĂ: În toate cazurile de mai sus nu se va depăși viteza maximă a locomotivei care are viteza cea mai mică.

Anexa nr. 6
la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

Vitezele maxime de circulație ale locomotivelor electrice, diesel și cu abur, când circulă izolat, în funcție de pantă

Panta (‰)	Viteza maximă admisă (km/h)								
	Locomotive electrice		Locomotive diesel				Locomotive cu abur		
	060 – EA 060 – EB	060 – EA ₁ 060 – EA ₂ 040 – EC 040 – EC ₁	060 – DA 060 – DA ₁ 060 – DG	040 – DHC 040 – DF	040 – DHB	040 – DHA	231000 inclusiv 2201/ 2240	142000	230000
0 – 5	105	120	95	85	70	60	80	80	85
6 – 10	100	115	90	80	70	60	75	75	80
11 – 15	95	105	85	75	70	60	70	70	75
16 – 20	90	100	80	70	70	60	60	65	70
21 – 25	85	95	75	65	65	75 60	55	60	60
26 – 30	80	90	70	60	60	60	50	55	55
31 – 35	75	80	65	55	55	55	45	50	50

Anexa nr. 7
la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

Vitezele maxime de circulație ale trenurilor pentru continuarea mersului când se produc, în remorcare, unele defecte la locomotivele, ramele electrice sau automotoarele în acțiune

Defectele	Vitezele maxime ale trenurilor (km/h)
1.Locomotive electrice, diesel și automotoare	
Defectarea rulmenților osiilor sau a unei piese de suspensie	<p>Pe linii cu declivități maxime de 6 ‰, se va continua mersul până la prima stație, cu viteza maximă de 15 km/h, după care se va cere locomotivă de ajutor.</p> <p>Pe linii cu declivități de peste 6 ‰, nu se va continua mersul și se cere locomotivă de ajutor.</p> <p>Circulația trenului cu locomotiva de ajutor se va face, până la prima stație, cu viteza maximă de 15 km/h.</p>
Defectarea în parcurs a comenzilor de la postul de conducere din față în sensul de mers al locomotivei electrice sau diesel	<p>Se oprește trenul și se schimbă postul de conducere. Continuarea mersului se face cu viteza maximă de 15 km/h, cu deosebită atenție, până la prima stație unde trenul va fi oprit.</p> <p>Dacă în stație există mijloace de întoarcere a locomotivei sau dacă se remediază defectul, se continua mersul în condiții normale.</p> <p>Dacă în stație nu există mijloace de întoarcere și dacă defectul nu se poate remedia, se cere locomotivă de ajutor.</p>
2.Locomotive cu abur	
Ruperea unei biele cuplare Ruperea unui buton cuplar Topirea unui cuzinet cuplar Leșirea sau ruperea unui bulon de articulație, care atrage după sine demontarea unei biele cuplare	Viteza maximă de circulație va fi cu 20 km/h mai mică decât viteza maximă din construcție a locomotivei, însă cel mult 70 km/h.
Ruperea sau defectarea unei piese la mecanismul motor sau de distribuție (interioară sau exterioară), după care se poate continua mersul, însă locomotiva va funcționa numai cu o singură parte, având piesele defecte demontate	<p>Pe linii cu declivități maxime de 6 ‰, viteza maximă de circulație este de 30 km/h.</p> <p>Pe linii cu declivități de peste 6 ‰, locomotiva se consideră necorespunzătoare pentru remorcarea trenului și se cere locomotivă de ajutor. Circulația trenului până la prima stație se va face cu viteza maximă de 30 km/h.</p>
Ruperea sau defectarea unei piese de suspensie	<p>Pe linii cu declivități maxime de 6 ‰, se continuă mersul până la prima stație cu viteza maximă de 5 km/h după care se cere locomotivă de ajutor.</p> <p>Pe linii cu pante caracteristice de peste 6 ‰, locomotiva se consideră necorespunzătoare pentru remorcarea trenului.</p> <p>Dacă defectul s-a produs în linie curentă, se asigură menținerea pe loc a trenului.</p> <p>Locomotiva defectă va circula izolată până la prima stație cu viteza de 5 km/h.</p> <p>Trenul va fi remorcat cu locomotivă de ajutor.</p>
3.Toate tipurile de locomotive, automotoare și rame electrice	
Defectele care conduc la blocarea unei osii	<p>Osia defectă se va ridica și se va sprijini pe cărucior special, după caz.</p> <p>Viteza maximă de circulație până la prima stație va fi de 10 km/h, unde se cere locomotivă de ajutor.</p>

Anexa nr. 8
la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar

Limitarea vitezei de circulație a trenului

Nr. crt.	Cazurile în care se limitează viteza de circulație a trenului	Viteza maximă (km/h)	
0	1	2	
1.	La darea înapoi a trenului oprit în linie curentă fără o înțelegere prealabilă cu impiegatul de mișcare din stația care a expedit trenul.	5	
2.	La trecerea locomotivelor seriile 140100 și 50100 cu tenderul înainte peste aparatele de cale cu tangenta 1/8.	10	
3.	La circulația locomotivelor diesel [B1] cu un singur W1 [B2] de serviciu prin împingere în stații		
4.	La manevra vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase.		
5.	La trecerea peste aparatul de cale al liniei de primire, în cazul când trenul este primit în stații pe linie înfundată.	15	
6.	Când trenurile circulă pe linie închisă.	20	
7.	În toate cazurile când se defectează semafoarele și semnalele luminoase, când acestea se depășesc pe baza semnalului luminos de chemare sau a instrucțiunii de exploatare.		
8.	La primirea trenului pe linie abătută în stații de pe secții cu conducere centralizată.		
9.	În cazul unui tren care își continuă mersul după oprire și o așteptarea timpului pentru defrânare în fața unui semnal luminos de trecere, pe BLA, cu o lumină roșie, dubioasă sau stinsă, când la semnal nu a apărut o lumină permisivă.		
10.	La continuarea mersului, după oprirea la lumina roșie a semnalului de avarii, până la trecerea peste pasajul la nivel.		
11.	În cazul defectării unui semnal luminos de ieșire dintr-o stație centralizată electrodinamic, care nu este pe secții cu bloc de linie automat.		
12.	În cazul defectării unui semnal luminos de ieșire dintr-o stație aflată pe o secție de circulație înzestrată cu bloc de linie automat pe cale simplă.		
13.	Când trenurile circulă pe linie închisă și se urmăresc la vedere.		
14.	La trecerea trenului pe lângă semafoarele de ramificație defecte pe liber sau pe oprire, care nu sunt puncte de secționare, și mecanicul a fost avizat prin instrucțiune de exploatare.		
15.	La trecerea trenului peste aparatele de cale în abateri, când nu este indicată altă viteză.		30
16.	Când toate mijloacele de comunicație sunt întrerupte atât pe cale simplă, cât și pe cale dublă.		
17.	La darea înapoi a trenului oprit în linie curentă, dacă s-a stabilit o înțelegere prealabilă cu impiegatul de mișcare din stația care a expedit trenul, respectiv agentul autorizat din punctele de secționare de pe secții cu conducerea centralizată a circulației.		
18.	La intrarea pe linie directă în stațiile situate pe secții cu conducere centralizată a circulației.		
19.	La reluarea circulației unui tren care a fost oprit în urma unui semnal „ <i>opriți toate trenurile</i> ” și nu s-au putut stabili cauzele care au impus darea acestui semnal, dacă după sunarea din nou a trenului în sensul de mers nu s-a auzit în timp de zece minute semnalul „ <i>opriți toate trenurile</i> ”.		
20.	La restricții de viteză, când la paleta cu două dungi negre în diagonală nu este indicată nicio viteză și nu s-a specificat în instrucțiunea de exploatare sau BAR o altă viteză.		
21.	După plecarea trenului de la semnalul de intrare pus pe liber, până la perceperea indicației de liber a semnalului de ieșire sau de trecere dat de impiegatul de mișcare, în cazul trenului fără oprire.		
22.	În cazul locomotivelor cu abur cu biețele motoare și cuplare demontate și care circulă numai în trenuri speciale.	40	
23.	În cazul trenurilor convoaie de manevră în complexe, care circula pe secții cu declivități până la minimum 15 ‰ și au în compunere cel puțin 60% din vagoane cu frână automată în acțiune.		
24.	În cazul circulației locomotivelor în acțiune sau în stare rece cu tenderul înainte, tenderul fiind fără boghiuri.	50	

Anexa nr. 8

la Cerințele privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar (continuare)

0	1	2
25.	În cazul circulației locomotivelor cu tenderul înainte, tenderul fiind cu boghiuri.	60
26.	În cazul trenurilor de marfă care au în compunerea lor locomotive cu abur în stare rece cu biebele motoare demontate iar biebele cuplare montate.	
27.	În cazul circulației locomotivelor LDH 25 M de 120 – 150 CP, dacă au biebele motoare demontate, remorcate în trenurile de marfă.	
28.	La acoperirea cărucioarelor – turn, în dreptul discului galben.	100
29.	La indicatoarele de viteză amplasate de-a lungul liniei.	Viteza înscrisă pe indicator sau specificată în instrucțiunea de exploatare
30.	La indicatoarele de viteză sporită în abatere.	
31.	La restricții de viteză.	
32.	La probele de parcurs ale locomotivelor și ale trenurilor	V. st. *)

*) V. st. – viteza stabilită de organul tehnic care ia parte efectiv la probă, fără a depăși însă viteza maximă admisă de linie, locomotivă, tipul trenului și caracteristicile vehiculelor din tren

Prevederi pentru care administratorul de infrastructură feroviară/ gestionarul de infrastructură feroviară va decide preluarea sau după caz, adaptarea acestora în Sistemele de Management a Siguranței proprii în funcție de specificul activității desfășurate

A. Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1816/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu modificările și completările ulterioare		
Nr.crt.	Partea/capitol	SMS AIF/GIF
1.	PARTEA I DISPOZIȚII GENERALE CAPITOLUL I CONȚINUTUL ȘI SFERA DE APLICARE A REGULAMENTULUI SECȚIUNEA 1 Conținutul și sfera de aplicare	art. 1 alin. (3), (4); art.3, alin.(3), alin.(8), alin.(10)
2.	SECȚIUNEA a 2-a Condiții pentru exercitarea funcțiilor și desfășurarea activităților în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare	art.4
3.	SECȚIUNEA a 3-a Prezentarea și verificarea personalului la intrarea în serviciu	art.5; art.6, art.8, alin.(2)
4.	SECȚIUNEA a 4-a Obligațiile și răspunderile personalului	art.9
5.	SECȚIUNEA a 5-a Predarea-primirea serviciului	art.10
6.	CAPITOLUL II PLANUL TEHNIC DE EXPLOATARE A STAȚIEI, CONSTRUCȚII ȘI INSTALAȚII FOLOSITE ÎN CIRCULAȚIA TRENURILOR ȘI ÎN ACTIVITATEA DE MANEVRĂ SECȚIUNEA 1 Planul tehnic de exploatare a stației	art.11, alin.(2), alin.(3), alin.(5), alin.(7), alin.(8)
7.	SECȚIUNEA a 2-a Gabaritul de liberă trecere	art.12; art.13; art.14;
8.	SECȚIUNEA a 3-a Treceri la nivel cu calea ferată	art.15; art.16; art.17
9.	SECȚIUNEA a 6-a Controlul stării tehnice a aparatelor de cale, a liniilor și a instalațiilor de siguranța circulației	art.26; art.28; art.29;
10.	SECȚIUNEA a 7-a Revizuirea macazurilor	art.30
11.	SECȚIUNEA a 8-a Desigilarea și sigilarea instalațiilor SCB, TC și IFTE	art.31
12.	SECȚIUNEA a 9-a Executarea lucrărilor la instalațiile SCB, TC și IFTE	art.32; art.33; art.34
13.	SECȚIUNEA a 10-a Poziția normală a macazurilor și a saboților de deraiere	art.35
14.	CAPITOLUL III ORDINUL DE CIRCULAȚIE ȘI DOCUMENTELE ÎNSOȚITOARE ALE TRENULUI SECȚIUNEA 1 Ordinul de circulație	art.37, alin.(2), alin.(3)
15.	SECȚIUNEA a 2-a Documentele însoțitoare ale trenului	art.38
16.	PARTEA A II - A EXECUTAREA MANEVREI ȘI COMPUNEREA TRENURILOR CAPITOLUL I EXECUTAREA MANEVREI SECȚIUNEA 1 Reguli generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei	art. 46, alin (10) art.49
17.	SECȚIUNEA a 3-a Manevra cu alte mijloace	art.61, alin.(2), alin.(3)
18.	SECȚIUNEA a 5-a Manipularea macazurilor și a saboților de deraiere la manevră	art.63; art.64;
19.	SECȚIUNEA a 6-a Întrebuințarea frânelor și a saboților de	art.66, alin.(4)

	mână la manevră	
20.	SECȚIUNEA a 8-a Retragerea și oprirea manevrei în vederea primirii, trecerii și expedierii trenurilor	art.77; art.80;
21.	SECȚIUNEA a 9-a Oprirea vehiculelor feroviare fugite	art.81, alin.(4), alin.(5)
22.	SECȚIUNEA a 10-a Manevra de introducere-scoatere a locomotivelor și automotoarelor în/din depou	art.82
23.	CAPITOLUL II COMPUNEREA TRENURILOR	
24.	Secțiunea a 2-a Condiții pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele feroviare la introducerea lor în tren	art.90
25.	SECȚIUNEA a 3-a Aranjarea vagoanelor în trenurile de călători	art.93
26.	SECȚIUNEA a 7-a Echiparea și deservirea trenurilor	art.108, alin.(2), alin.(4); art.110; art.115, alin.(2), alin.(3); art. 116, alin (3)
27.	PARTEA A III-A CIRCULAȚIA TRENURILOR CAPITOLUL I ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR SECȚIUNEA a 3-a Mersul trenurilor	art.121, alin.(3)÷alin(6)
28.	SECȚIUNEA a 4-a Rangul trenurilor	art.122, alin.(3), alin.(4)
29.	SECȚIUNEA a 6-a Deservirea posturilor de macazuri	art.124; art.125; art.126; art.127; art.128; art.129
30.	SECȚIUNEA a 7-a Comenzi și dispoziții în legătură cu circulația trenurilor și executarea manevrei	art.130; art.131; art.132; art.133; art.134; art.135; art.136; art.137; art.138; art.139; art.140; art.141; art.142; art.143; art.144; art.145; art.146; art.147; art.148; art.149; art.150; art.151; art.152;
31.	SECȚIUNEA a 8-a Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație	art.153, alin.(7); art.156, alin.(2)
32.	SECȚIUNEA a 9-a Reguli generale privind circulația trenurilor	art.158, alin.(1), alin.(2), alin.(3), alin.(4); art.159; art.160; art.161; art.162; art.163; art.164; art.165; art.167; art.168; art.169;art.173, alin.(2) art.174; art.175; art.176; art.177; art.178; art.179; art.180; art.181; art.182; art.183; art.184; art.185; art.186; art.187; art.188
33.	SECȚIUNEA a 10-a Sistemele de organizare a circulației trenurilor	art.190, alin.(2), alin.(3)
34.	SECȚIUNEA a 11-a Cererea și obținerea căilor libere	art.191; art.192; art.193; art.194; art.195; art.196;
35.	SECȚIUNEA a 12-a Reglementări privind ocuparea liniei curente	art.198, alin.(2), alin.(3)
36.	SECȚIUNEA a 13-a Circulația trenurilor după sistemul înțelegerii telefonice	art.203; art.204; art.205;
37.	SECȚIUNEA a 14-a Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie automat	art.206; art.207; art.208; art.211,alin.(3); art.214
38.	SECȚIUNEA a 15-a Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie semiautomat	art.215; art.216
39.	SECȚIUNEA a 16-a Circulația trenurilor la interval de post de mișcare	art.217

40.	SECȚIUNEA a 17-a Conducerea centralizată a circulației trenurilor	art.218; art.219; art.220; art.221; art.222; art.223; art.224; art.225; art.226; art.227; art.228; art.229; art.230; art.231; art.232; art.233, alin.(1), alin.(2), alin.(3), alin.(4); art.234; art.235; art.236; art.237; art.238; art.239; art.240; art.241; art.242; art.243; art.244; art.245
41.	SECȚIUNEA a 18-a Circulația trenurilor pe secții de circulație cu instalație dispecer	art.246
42.	SECȚIUNEA a 19-a Primiri și expedieri simultane de trenuri	art.247; art.248 alin 1-49; art.249
43.	Secțiunea a 21-a Organizarea și monitorizarea circulației trenurilor prin sistemul informatic integrat IRIS pentru dirijarea traficului feroviar	art. 258, alin.(3), alin.(4), alin.(5); art.260; art.261; art.262
44.	CAPITOLUL II DISPOZIȚII SPECIALE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR SECȚIUNEA a 2-a Suspendarea temporară a activității de mișcare pe unele secții de circulație	art.265;
45.	SECȚIUNEA a 3-a Circulația trenurilor prin punctele de secționare cu serviciul de mișcare suspendat temporar	art.266, alin.(2), alin.(3)
46.	SECȚIUNEA a 5-a Circulația mijloacelor de intervenție și a UAM pe linia curentă închisă	art.281; art.283; art.284
47.	SECȚIUNEA a 6-a Circulația automotoarelor de serviciu și a UAM	art.285; art.286, art.287
48.	SECȚIUNEA a 7-a Circulația vehiculelor cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele	art.288; art.289; art.290; art.291; art.292; art.293; art.294; art.295; art.296
49.	SECȚIUNEA a 9-a Închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune a liniei de contact pentru lucrări	art.320; art.321; art.322; art.323; art.324; art.325; art.326; art.327;
50.	SECȚIUNEA a 10-a Restricții de viteză	art.328; art.329; art.330; art.331; art.332; art.333; art.334; art.336, alin.(4), alin.(5); art.337, alin.(1), alin.(2), alin.(3), alin.(5); art.338, alin.(3), alin.(6);
51.	MODUL DE COMPLETARE A FORMULARULUI "FOAIA DE PARCURS A LOCOMOTIVEI " DE CĂTRE PERSONALUL DIN ACTIVITATEA DE MIȘCARE	Anexa 2
52.	INSTRUMENTELE PORTATIVE DE SEMNALIZARE CARE TREBUIE UTILIZATE ÎN TIMPUL EXECUTĂRII SERVICIULUI DE CĂTRE PERSONALUL CU RESPONSABILITĂȚI ÎN SIGURANȚA CIRCULAȚIEI	Anexa 3
53.	NOTĂ DE FRÂNE	Anexa 5
54.	Notă de repartizare a frânelor de mână	Anexa 7
55.	CULORI ȘI SIMBOLURI FOLOSITE PENTRU TRASAREA TRENURILOR PE GRAFICUL DE CIRCULAȚIE	Anexa 8
56.	Instrucțiuni de lucru pentru unitățile în care este implementat sistemul informatic IRIS	Anexa 10

B. Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2006, aprobate prin ordinul ministrului nr. 2229, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu modificările și completările ulterioare		
1.	Dispoziții generale	art.2; art.3; art.4;
2.	Partea I - Instruire, examinare și autorizare; Obligații și răspunderi generale ale personalului de locomotivă; Cap.I - Instruirea, examinarea și autorizarea personalului de locomotivă	art.5; art.6; art. 7, art.8;
3.	CAPITOLUL IV - Accesul pe locomotivă	art.18; art.20, alin.(1), alin.(2), alin.(3), alin(4), alin.(6);
4.	Partea a III-a - Organizarea circulației trenurilor; CAPITOLUL XI - Operațiuni pregătitoare în vederea îndrumării trenului	art.86, alin.(5)
5.	Partea a IV - a - Efectuarea serviciului privind circulația trenurilor; CAPITOLUL I - Efectuarea serviciului privind circulația trenurilor	art.111; art.113; art.114, alin.(3)
6.	CAPITOLUL III - Obligațiile personalului de locomotivă în vederea ocupării liniei curente	art.122, alin.(3), alin.(4)
7.	Partea a V-a - Dispoziții speciale în circulația trenurilor; CAPITOLUL II - Executarea lucrărilor pe liniile electrificate cu cărucioare-turn	art.152; art.153; art.154; art.155;
8.	Cazuri în care se admite scoaterea din funcțiune a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenului	Anexa 2
C. Ordinul ministrului transporturilor nr. 256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 198 din 08 aprilie 2013, cu modificările și completările ulterioare		
1.	CAPITOLUL III Odihna personalului de locomotivă	art.7; art.8; art.9
2.	CAPITOLUL IV Dispoziții finale	art.10; art.11

Prevederi pentru care operatorii de transport feroviar și operatorii care efectuează numai manevră feroviară vor decide preluarea sau după caz, adaptarea acestora în Sistemele de Management a Siguranței proprii în funcție de specificul activității desfășurate

A. Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1816/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu modificările și completările ulterioare		
Nr.crt.	Partea/capitol	SMS OTF/OMF
1.	PARTEA I DISPOZIȚII GENERALE CAPITOLUL I CONȚINUTUL ȘI SFERA DE APLICARE A REGULAMENTULUI SECȚIUNEA 1 Conținutul și sfera de aplicare	art.3, alin.(2), alin.(5), alin.(7)
2.	SECȚIUNEA a 2-a Condiții pentru exercitarea funcțiilor și desfășurarea activităților în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare	art.4
3.	SECȚIUNEA a 3-a Prezentarea și verificarea personalului la intrarea în serviciu	art.5; art.6, alin.(1)÷alin.(4), alin.(6), alin.(7); art.7; art.8
4.	SECȚIUNEA a 4-a Obligațiile și răspunderile personalului	art.9
5.	SECȚIUNEA a 5-a Predarea-primirea serviciului	art.10
6.	CAPITOLUL II PLANUL TEHNIC DE EXPLOATARE A STAȚIEI, CONSTRUCȚII ȘI INSTALAȚII FOLOSITE ÎN CIRCULAȚIA TRENURILOR ȘI ÎN ACTIVITATEA DE MANEVRĂ SECȚIUNEA a 2-a Gabaritul de liberă trecere	art.12; art.13; art.14;
7.	SECȚIUNEA a 3-a Treceri la nivel cu calea ferată	art.15; art.17, alin.(5), alin.(6), alin.(7), alin.(8), alin.(12), alin.(13), alin.(14), alin.(15)
8.	SECȚIUNEA a 6-a Controlul stării tehnice a aparatelor de cale, a liniilor și a instalațiilor de siguranța circulației	art.26; art.27; art.28; art.29;
9.	SECȚIUNEA a 7-a Revizuirea macazurilor	art.30
10.	SECȚIUNEA a 10-a Poziția normală a macazurilor și a saboților de deraiere	art.35
11.	CAPITOLUL III ORDINUL DE CIRCULAȚIE ȘI DOCUMENTELE ÎNSOȚITOARE ALE TRENULUI SECȚIUNEA a 2-a Documentele însoțitoare ale trenului	art.38; art.39; art.40, alin.(3) ÷ alin.(7); art.41; art.42;
12.	PARTEA A II - A EXECUTAREA MANEVREI ȘI COMPUNEREA TRENURILOR CAPITOLUL I EXECUTAREA MANEVREI SECȚIUNEA a 5-a Manipularea macazurilor și a saboților de deraiere la manevră	art.63; art.64, alin.(1);
13.	SECȚIUNEA a 7-a Asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii	art.72, alin.(2)
14.	SECȚIUNEA a 10-a Manevra de introducere-scoatere a locomotivelor și automotoarelor în/din depou	art.82
15.	CAPITOLUL II COMPUNEREA TRENURILOR SECȚIUNEA 1 Reguli generale la compunerea trenurilor	art. 84 alin. (4), art.85
16.	SECȚIUNEA a 2-a Condițiile pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele feroviare la introducerea lor în tren	art.88; art.89; art.90; art.91
17.	SECȚIUNEA a 3-a Aranjarea vagoanelor în trenurile de călători	art.92; art.93

18.	SECȚIUNEA a 4-a Aranjarea vagoanelor în trenurile de marfă	art.94; art.95; art.96; art.97; art.98; art.101
19.	SECȚIUNEA a 5-a Aranjarea vagoanelor în trenurile mixte	art.102
20.	SECȚIUNEA a 6-a Legarea și dezlegarea vehiculelor din trenuri	art.103; art.104; art.105; art.106; art.107
21.	SECȚIUNEA a 7-a Echiparea și deservirea trenurilor	art.108, alin.(1), alin.(2), alin.(3), alin.(5); art.110; art.111; art.112; art.113; art.114; art.115; art.116
22.	PARTEA A III-A CIRCULAȚIA TRENURILOR CAPITOLUL I ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR SECȚIUNEA a 6-a Deservirea posturilor de macazuri	art.128, alin.(2); art.129, alin(1)
23.	SECȚIUNEA a 7-a Comenzi și dispoziții în legătură cu circulația trenurilor și executarea manevrei	art.147
24.	SECȚIUNEA a 8-a Supravegherea prin defiliare a trenurilor în circulație	Art 156, alin.(2)
25.	SECȚIUNEA a 17-a Conducerea centralizată a circulației trenurilor	art.219; art.222; art.223, alin.(1), alin.(2), alin.(3), alin.(5); art.224; art.226; art.227; art.228; art.229; art.230; art.231; art.232; art.233, alin.(1), alin.(4) alin.(5); art.234; art.236; art.237, alin.(3); art.238; art.239; art.240, alin.(1); art.243;
26.	CAPITOLUL II DISPOZIȚII SPECIALE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR SECȚIUNEA a 4-a Oprirea neprevăzută a unui tren în linie curentă SECȚIUNEA a 10-a Restricții de viteză	art.271; art.272; art.273; art.274; art.275, alin.(6), alin.(7), art.338, ailn.(2)
27.	MODUL DE COMPLETARE A FORMULARULUI "FOAIA DE PARCURS A LOCOMOTIVEI " DE CĂTRE PERSONALUL DIN ACTIVITATEA DE MIȘCARE	Anexa 2
28.	INSTRUMENTELE PORTATIVE DE SEMNALIZARE CARE TREBUIE UTILIZATE ÎN TIMPUL EXECUTĂRII SERVICIULUI DE CĂTRE PERSONALUL CU RESPONSABILITĂȚI ÎN SIGURANȚA CIRCULAȚIEI	Anexa 3
29.	NOTĂ DE FRÂNE	Anexa 5
30.	Notă de repartizare a frânelor de mână	Anexa 7
B. Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2006, aprobate prin ordinul ministrului nr. 2229, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu modificările și completările ulterioare		
1.	Dispoziții generale	art.2; art.3; art.4;
2.	Partea I - Instruire, examinare și autorizare; Obligații și răspunderi generale ale personalului de locomotivă;	art.5; art.6; art. 7 ,

	CAPITOL I - Instruirea, examinarea și autorizarea personalului de locomotivă	art.8;
3.	CAPITOL II - Obligații și răspunderi generale ale personalului de locomotivă	art.9; art.10; art.11; art.12; art.13;
4.	CAPITOL III - Conducerea și deservirea locomotivelor	art. 14; art.15; art.16; art.17;
5.	CAPITOL IV - Accesul pe locomotivă	art.18; art.20
6.	CAPITOL V - Utilizarea personalului de locomotivă. Prezentarea la serviciu.	art.21; art.22; art.23; art.24; art.25; art.26; art.27; art.28;
7.	Partea a II-a - Reglementări generale privind exploatarea și întreținerea locomotivelor; CAPITOL I - Remizarea locomotivelor	art.30; art.31; art.32; art.33; art.34; art.35; art.36;
8.	CAPITOL II - Punerea în serviciu a locomotivei	art.37; art.38; art.39; art.40; art.41, alin.(1);
9.	CAPITOL III - Reviziile și reparațiile locomotivelor. Verificări tehnice efectuate de personalul de locomotivă în parcurs	art.42; art.43; art.44; art.45; art.46; art.47, alin.(1), alin.(3), alin.(4); art.48;
10.	Partea a III-a - Organizarea circulației trenurilor; CAPITOL VI - Reguli generale de compunere și legare a trenurilor	art.61, alin.(2)
11.	CAPITOL XI - Operațiuni pregătitoare în vederea îndrumării trenului	art.85; art.86; art.87; art.88; art.89; art.90;
12.	CAPITOL XV - Eliberarea liniei curente sau a liniei directe dintr-o stație CFR	art.108; art.109;
13.	Partea a IV - a - Efectuarea serviciului privind circulația trenurilor; CAPITOL I - Efectuarea serviciului privind circulația trenurilor	art.110; art.111; art.112; art.113; art.114, alin.(1), alin.(2)
14.	CAPITOL II - Cuplarea, legarea și dezlegarea locomotivelor la și de la trenuri	art.115; art.116; art.117; art.118;
15.	CAPITOL III - Obligațiile personalului de locomotivă în vederea ocupării liniei curente	art.119; art.122; art.123; art.124;
16.	CAPITOL IV - Obligațiile personalului de locomotivă în parcurs	art.125; art.126; art.127, alin.(1), alin.(2); art.129; art.130, alin.(8); art.131; art.132; art.133; art.134;
17.	CAPITOL V - Obligațiile personalului de locomotivă la intrarea/oprirea/trecerea prin stație	art.137, alin(1), alin.(2); art.140;
18.	CAPITOL VI - Obligațiile personalului de locomotivă în cazul opririi neprevăzute a unui tren în linie curentă	art.141, alin.(2), alin.(3), alin.(4), alin.(5); art.142; art.143; art.144;
19.	Partea a V-a - Dispoziții speciale în circulația trenurilor; CAPITOL I - Dispoziții speciale în circulația trenurilor	art.148
20.	Partea a V-a - Dispoziții speciale în circulația trenurilor; CAPITOLUL II - Executarea lucrărilor pe liniile electrificate cu cărucioare-turn	art.152; art.153; art.154; art.155;
21.	Partea a VI-a - Manevrarea vehiculelor feroviare; CAPITOL V - Obligațiile personalului de locomotivă la manevră	art.193; art.195; art.196; art.197; art.198; art.199; art.200; art.201;
22.	Instrucțiuni de completare a formularului "Foaie de parcurs"	Anexa 1

23.	Îndatoririle impiegatului de mișcare privind completarea și manipularea foii de parcurs	Anexa 1; CAPITOLUL V; Secțiunea 1, 2;
24.	Îndatoririle șefului de tren privind completarea și manipularea foii de parcurs	Anexa 1; CAPITOLUL VI-XI;
25.	Cazuri în care se admite scoaterea din funcțiune a instalațiilor de siguranță, vigență și control al vitezei trenului	Anexa 2
26.	Obligațiile șefului de tură privind utilizarea personalului de locomotivă și a locomotivelor	Anexa 3
27.	Obligațiile revizorului de locomotivă privind starea tehnică a locomotivei	Anexa 4
28.	Dimensiuni, defecte și uzuri la osiile montate care condiționează admiterea în exploatare a locomotivelor	Anexa 6, Planșa 1, Planșa 2;
29.	Verificarea instalației pneumatice și de frână a locomotivelor în unitatea de tracțiune	Anexa 7
30.	Arătarea vagoanelor trenurilor	Anexa 8
<p>C. Ordinul ministrului transporturilor nr. 256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 198 din 08 aprilie 2013, cu modificările și completările ulterioare</p>		
1.	CAPITOLUL III Odihna personalului de locomotiva	art.7; art.8; art.9
2.	CAPITOLUL IV Dispozitii finale	art.10; art.11

CERINȚE

pe baza cărora se elaborează procedurile proprii ale operatorilor de transport feroviar și operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, ca parte integrantă la Sistemul de Management a Siguranței, necesare pentru realizarea activităților specifice, prevăzute în Anexa nr. 3 la prezentul Ordin.

Partea A

Activități specifice, desprinse din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1816/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu modificările și completările ulterioare

Activitatea 1

R 005, art.3, alin.(2), alin.(7)

PARTEA I DISPOZIȚII GENERALE

CAPITOLUL I CONȚINUTUL ȘI SFERA DE APLICARE A REGULAMENTULUI

SECȚIUNEA 1 Conținutul și sfera de aplicare

- 1) Activitățile specifice prevăzute la pct.§.1, art.5-8, respectiv pct.§.2, art.9-17 la Cap.III din Anexa 2 la R 005, să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs la prezentarea la serviciu în stație, a personalului de locomotivă;
 - b). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs în stațiile de îndrumare, din parcurs și de destinație a trenurilor în care se modifică compunerea trenurilor sau se efectuează operațiuni de manevrare a vehiculelor;
 - c). modalitatea de verificare, asupra stării generale a personalului de locomotivă și de tren, și a mențiunilor care se fac cu această ocazie, precum și confirmarea sub semnătură cu rezultatul verificărilor efectuate;
 - d). înscrierea mențiunilor în legătură cu atașarea locomotivelor pentru multiplă tracțiune, sau locomotive care urmează să circule inactive în compunerea trenului, fără a participa la remorcare;
 - e). înscrierea mențiunilor în legătură cu date referitoare la compunerea trenurilor sau activitatea locomotivelor din stații, date de modificare a compunerii trenurilor prin atașări-detașări de vehicule feroviare sau vagoane, în rubrici corespunzătoare cu: numărul trenului, denumire stație sau punct de secționare, codul stației, date de plecare, mențiuni la îndrumare-sosire, masa netă călători/marfă, tone brute, osii, starea de gol/încărcat, masele frânate ale trenului, corespunzătoare frânării automate/de mână, după livret și de fapt;
 - f). modalitatea prin care mecanicul de locomotivă verifică și se asigură că datele completate în foaia de parcurs, sunt conforme cu realitatea, respectiv modalitatea de păstrare în bune condiții a acesteia, pentru interpretarea corectă a datelor înscrise.
- 2) Activitatea specifică de întocmire a formularului "NOTA DE REPARTIZARE A FRÂNELOR DE MÂNĂ" prevăzut la Anexa 7 din R 005, să fie efectuată de către personalul propriu, după întocmirea "arătării vagoanelor trenului" și a notei de frâne, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). modelul de formular "nota de repartizare a frânelor de mână", utilizat în activitatea de exploatare, de circulație a trenurilor;
 - b). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea formularului "nota de repartizare a frânelor de mână" în stațiile de cale ferată de compunere/formare a trenurilor, înainte de expedierea trenurilor;

c). îndatoririle personalului, după intrarea în posesie a notei de repartizare a frânelor de mână, cu sarcini precise în ceea ce privește menținerea pe loc a trenurilor.

Activitatea 2

R 005, art.7, alin.(1), alin.(2), art.8, alin.(1), alin.(2)

SECȚIUNEA a 3-a Prezentarea și verificarea personalului la intrarea în serviciu

- 1) Activitățile specifice prevăzute la art.7, alin.(1), (2) și art.8 alin.(1), (2), din R 005, să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). modalitatea de verificare, asupra stării generale a personalului de locomotivă și de tren, atât la intrarea în serviciu, cât și la îndrumarea trenurilor, precum și a mențiunilor care se fac cu această ocazie și confirmarea sub semnătură cu rezultatul verificărilor;
 - b). modalitatea de verificare, asupra stării generale a personalului de locomotivă și de tren cu ocazia predării-primirii serviciului în stații la trenurile în circulație, precum și la personalul care efectuează manevră în stații.

Activitatea 3

R 005, art.40, alin.(6), art.41; art.42

CAPITOLUL III ORDINUL DE CIRCULAȚIE ȘI DOCUMENTELE ÎNSOȚITOARE ALE TRENULUI

SECȚIUNEA a 2-a Documentele însoțitoare ale trenului

- 1) Activitatea specifică prevăzută la art. 40, alin.(6) din R 005, inclusiv modul de aducere la cunoștința mecanicului de locomotivă a mențiunilor din formularul „Nota de frâne” să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). modul de aducere la cunoștința mecanicului de locomotivă asupra mențiunilor din formularul „Nota de frâne” în legătură cu faptul că în compunerea trenurilor sunt vagoane cu saboți din materiale compozite tip K sau L-L, vagoane cu frână nemoderabile la slăbire, vagoane cu frâne cu disc și/sau vagoane cu roți mici pentru transportul autotrenurilor rutiere.
- 2) Activitatea specifică prevăzută la art. 41 din R 005, în ceea ce privește modul de completare și de întocmire a formularului ”NOTA DE REPARTIZARE A FRÂNELOR DE MÂNĂ” prevăzut la Anexa 7 la R 005, să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea formularului ”nota de repartizare a frânelor de mână” în stațiile de cale ferată de compunere/formare a trenurilor, înainte de expedierea trenurilor;
 - b). îndatoririle personalului, după intrarea în posesie a notei de repartizare a frânelor de mână, cu sarcini precise în ceea ce privește menținerea pe loc a trenurilor.
- 3) Activitatea specifică prevăzută la art. 42, alin.(4) din R 005, în ceea ce privește modul de predare a documentelor însoțitoare(arătarea vagoanelor trenului și pachetul cu documentele vagoanelor din compunere să se efectueze între personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește predarea pachetului cu documentele însoțitoare ale trenului în stațiile în care se schimbă locomotiva trenului, precum și în stația finală, în situațiile schimbului de locomotivă sau în cazul scoaterii locomotivei de pe tren.

Activitatea 4

R 005, art.98, alin.(4)

PARTEA A II - A EXECUTAREA MANEVREI ȘI COMPUNEREA TRENURILOR

CAPITOLUL II COMPUNEREA TRENURILOR

SECȚIUNEA a 4-a Aranjarea vagoanelor în trenurile de marfă

- 1) Activitatea specifică prevăzută la art. 98, alin.(4) din R 005, inclusiv modul de aducere la cunoștința mecanicului de locomotivă asupra mențiunilor din formularul „Arătarea vagoanelor trenului” să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). modul de aducere la cunoștința mecanicului de locomotivă asupra mențiunilor din formularul „Arătarea vagoanelor trenului” în legătură cu faptul că în compunerea trenurilor sunt vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria ”explozibile”.

Activitatea 5

R005, art.107, alin.(1)

SECȚIUNEA a 6-a Legarea și dezlegarea vehiculelor din trenuri

- 1) Activitatea specifică prevăzută la art. 107, alin.(1) din R 005, în ceea ce privește dezlegarea locomotivei de la tren, să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului, în ceea ce privește dezlegarea locomotivei de la tren, numai după ce trenul a fost asigurat contra fugirii.

Activitatea 6

R 005, art.112, alin.(1)

SECȚIUNEA a 7-a Echiparea și deservirea trenurilor

- 1) Activitatea specifică prevăzută la art. 112, alin.(1) din R 005, în ceea ce privește stabilirea numărului de frâne de mână necesare asigurării menținerii trenului pe loc să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește stabilirea numărului de frâne de mână necesare menținerii pe loc la îndrumarea trenului, completarea și manipularea formularului ”nota de repartizare a frânelor de mână” în stațiile de cale ferată de compunere/formare a trenurilor, înainte de expedierea trenurilor;
 - b). îndatoririle personalului în ceea ce privește repartizarea sarcinilor care le revin în legătură cu asigurarea menținerii pe loc a trenului.

Activitatea 7

R 005, art.233, alin.(5)

PARTEA A III-A CIRCULAȚIA TRENURILOR

CAPITOLUL I ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR

SECȚIUNEA a 17-a Conducerea centralizată a circulației trenurilor

- 1) Activitatea specifică prevăzută la art. 233, alin.(5) di R 005, în ceea ce privește modul de completare și de întocmire a formularului ”NOTA DE REPARTIZARE A FRÂNELOR DE MÂNĂ” prevăzut la Anexa 7 la R 005, să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește stabilirea numărului de frâne de mână necesare menținerii pe loc la îndrumarea trenului, completarea și manipularea formularului ”nota de repartizare a frânelor de mână” în stațiile de cale ferată de compunere/formare a trenurilor, înainte de expedierea trenurilor;
 - b). îndatoririle personalului în ceea ce privește repartizarea sarcinilor care le revin în legătură cu asigurarea menținerii pe loc a trenului.

Activitatea 8

R 005, art.338, alin.(2)

PARTEA A III-A CIRCULAȚIA TRENURILOR
CAPITOLUL II DISPOZIȚII SPECIALE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI
TRENURILOR

SECȚIUNEA a 10-a Restricții de viteză

- 1) Activitatea specifică prevăzută la art. 338, alin.(2) din R 005, în ceea ce privește modul de dotare a locomotivelor cu Buletin de avizare a restricțiilor de viteză- BAR, valabil pe o perioadă stabilită, să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește modul de dotare a locomotivelor cu Buletin de avizare a restricțiilor de viteză- BAR, corespunzător, valabil pe o perioadă stabilită.

Activitatea 9

ANEXA 2 la R 005

MODUL DE COMPLETARE A FORMULARULUI "FOAIA DE PARCURS A
LOCOMOTIVEI " DE CĂTRE PERSONALUL DIN ACTIVITATEA DE MIȘCARE

CAPITOLUL III, pct.ș.1. La prezentarea la serviciu în stație a personalului de locomotivă

- 1) Activitatea specifică prevăzută la pct.ș.1, în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs la prezentarea la serviciu în stație a personalului de locomotivă, să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs la prezentarea la serviciu în stație a personalului de locomotivă.

CAPITOLUL III, pct.ș.2. În stațiile de îndrumare, din parcurs și de destinație a trenurilor în care se modifică compunerea trenurilor sau se efectuează operațiuni de manevrare a vehiculelor feroviare

- 2) Activitatea specifică prevăzută la pct.ș.2, în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs în stațiile de îndrumare, din parcurs și de destinație a trenurilor în care se modifică compunerea trenurilor sau se efectuează operațiuni de manevrare a vehiculelor feroviare, să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs în stațiile de îndrumare, din parcurs și de destinație a trenurilor în care se modifică compunerea trenurilor sau se efectuează operațiuni de manevrare a vehiculelor.

Activitatea 10

ANEXA 7 la R 005

NOTĂ DE REPARTIZARE A FRÂNELOR DE MÂNĂ

- 1) Activitatea specifică prevăzută la Anexa 7 din R005, în ceea ce privește completarea și manipularea formularului "NOTĂ DE REPARTIZARE A FRÂNELOR DE MÂNĂ", să fie efectuată de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). modelul de formular "nota de repartizare a frânelor de mână", utilizat în activitatea de exploatare și de circulație a trenurilor.

Partea B

Activități specifice, desprinse din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2006, aprobate prin ordinul ministrului nr. 2229, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu modificările și completările ulterioare

Activitatea 1

Instr. 201, art.23, alin.(2), art.24, alin.(3), (4), art.16, alin.(1)-(3), art.27, alin.(3)

Partea I - Instruire, examinare și autorizare;

Obligații și răspunderi generale ale personalului de locomotivă;

CAPITOL V - Utilizarea personalului de locomotivă. Prezentarea la serviciu.

- 1) Activitățile specifice prevăzute art.23, alin.(2), art.24, alin.(3), (4), art.16, alin.(1)-(3), art.27, alin.(3) din I 201, în ceea ce privește verificarea personalului de locomotivă la intrarea în serviciu, să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:

- a). modalitatea de verificare, asupra stării generale a personalului de locomotivă, atât la intrarea în serviciu, cât și la îndrumarea trenurilor, precum și a mențiunilor care se fac cu această ocazie și confirmarea sub semnătură cu rezultatul verificărilor;
- b). modalitatea de verificare, asupra stării generale a personalului de locomotivă cu ocazia predării-primirii serviciului în stații la trenurile în circulație, precum și la personalul care efectuează manevră în stații, sau personalul care se deplasează regie;
- c). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs la prezentarea la serviciu în stație a personalului de locomotivă;
- d). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs în stațiile de îndrumare, din parcurs și de destinație a trenurilor în care se modifică compunerea trenurilor sau se efectuează operațiuni de manevrare a vehiculelor.

Activitatea 2

Instr. 201, art.38, alin.(3), (4), art.41, alin(1)

Partea a II-a - Reglementări generale privind exploatarea și întreținerea locomotivelor;

CAPITOL II - Punerea în serviciu a locomotivei

- 1) Activitățile specifice prevăzute art.38, alin.(3), (4), art.41, alin(1) din I 201, în ceea ce privește punerea în serviciu a locomotivei, să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:

- a). îndatoririle personalului cu privire la starea locomotivei, dacă aceasta permite utilizarea sa în remorcarea trenurilor sau la manevră, după încheierea operațiunilor de punere în serviciu;
- b). îndatoririle personalului cu privire luarea măsurilor care se impun pentru înlocuirea locomotivei necorespunzătoare cu o altă locomotivă, atunci când se constată că locomotiva prezintă lipsuri și/sau defecțiuni care nu permit utilizarea acesteia.
- c). îndatoririle personalului cu privire luarea măsurilor care se impun în cazul în care termenul de valabilitate al reviziei ale echipamentelor de înaltă tensiune montate pe acoperișul locomotivelor și ramelor electrice- Rac să expire până la intrarea locomotivei electrice într-o unitate de tracțiune unde poate efectua Rac.

Activitatea 3

Instr. 201, art.85, alin.(1)-(8)

CAPITOL XI - Operațiuni pregătitoare în vederea îndrumării trenului

- 1) Activitățile specifice prevăzute art.85, alin.(1)-(8) din I 201, în ceea ce privește operațiunile pregătitoare în vederea îndrumării trenului, să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:

- a). înscrierea mențiunilor în legătură cu atașarea locomotivelor pentru multiplă tracțiune, sau locomotive care urmează să circule inactive în compunerea trenului, fără a participa la remorcare;
- b). înscrierea mențiunilor în legătură cu date referitoare la compunerea trenurilor sau activitatea locomotivelor din stații, date de modificare a compunerii trenurilor prin atașări-detașări de vehicule feroviare sau vagoane, în rubrici corespunzătoare cu: numărul trenului, denumire stație sau punct de secționare, codul stației, date de plecare, mențiuni la îndrumare-sosire, masa netă călători/marfă, tone brute, osii, starea de

gol/încărcat, masele frânate ale trenului, corespunzătoare frânării automate/de mână, după livret și de fapt.

c). îndatoririle personalului în ceea ce privește completarea și manipularea foii de parcurs la prezentarea la serviciu a personalului de locomotivă în stațiile de îndrumare/compunere, precum și în stațiile din parcurs;

d). modalitatea prin care mecanicul de locomotivă verifică și se asigură că datele completate în foaia de parcurs, sunt conforme cu realitatea, respectiv modalitatea de păstrare în bune condiții a acesteia, pentru interpretarea corectă a datelor înscrise.

e). mențiuni și înscrieri care se fac cu această ocazie în foile de parcurs și confirmarea sub semnătură cu rezultatul verificărilor efectuate.

Partea C

Activități specifice, desprinse din Ordinul ministrului transporturilor nr. 256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 198 din 08 aprilie 2013, cu modificările și completările ulterioare

Activitatea 1

OMT nr. 256/2013, ANEXĂ, art.7, alin.(1)-(2), art.8, alin.(1)-(3), art.9

CAPITOLUL III Odihna personalului de locomotiva

- 1) Activitățile specifice prevăzute art.7, alin. (1)-(2), art.8, alin.(1)-(3) și art.9 din ANEXĂ, în ceea ce privește odihna personalului de locomotivă, să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește odihna personalului de locomotivă, precum și mențiuni și înscrieri care se fac cu această ocazie în foile de parcurs și confirmarea sub semnătură cu rezultatul verificărilor efectuate.

Activitatea 2

OMT nr. 256/2013, ANEXĂ, art.10, alin.(1)-(4), art.11

CAPITOLUL IV Dispozitii finale

- 1) La întocmirea și elaborarea procedurii, se va avea în vedere ca activitățile specifice prevăzute art.10, alin.(1)-(4) și art.11 din ANEXĂ, în ceea ce privește prevederile din dispozițiile finale, să fie efectuate de către personalul propriu, iar prin procedură, trebuie stabilite următoarele aspecte:
 - a). îndatoririle personalului în ceea ce privește asigurarea și menținerea trenului pe loc cu frânele de mână ale locomotivei/vehiculelor din tren, respectiv cu frâna de menținere pe loc a automotorului/ramei;
 - b). îndatoririle personalului în ceea ce privește mențiunile și înscrierile care se fac cu această ocazie în foile de parcurs și confirmarea sub semnătură cu rezultatul verificărilor efectuate, precum și comunicări care se fac cu datele relevante pentru identificarea trenului, între personalul de locomotivă/tren și personalul stațiilor căii ferate.