

**Ordinul 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**

*În vigoare de la 07 iunie 2013*

*Consolidarea din data de 15 mai 2019 are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 198 din 08 aprilie 2013 și include modificările aduse prin următoarele acte: Ordin 1853/2018;  
Ultimul amendament în 09 aprilie 2019.*

*În temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) lit. k) pct. (ii) din anexa nr. 1 "Regulament de organizare și funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR" la anexa nr. 1 "Regulament de organizare și funcționare al Autorității Feroviare Române - AFER" la Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 4 alin. (1) pct. 1 și 12 și art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor,*

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

**Art. 1. -** Se aprobă Normele privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

**Art. 2. - (1)** Prevederile prezentului ordin se aplică operatorilor de transport feroviar și administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară.

**(2)** Se exceptează de la aplicarea prezentului ordin operatorii economici care utilizează personal de locomotivă ce își desfășoară activitatea în exclusivitate pe:

**a)** rețele care sunt separate funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de persoane și de marfă locale, urbane sau suburbane;

**b)** linii pe care se efectuează servicii de interoperabilitate transfrontalieră în sectorul feroviar, conform prevederilor Ordinului ministrului transporturilor și al ministrului muncii, familiei și egalității de șanse nr. 490/479/2008 pentru aplicarea cerințelor minime privind anumite aspecte legate de condițiile de muncă ale lucrătorilor mobili care prestează servicii de interoperabilitate transfrontalieră în sectorul feroviar.

**(3)** Operatorii economici prevăzuți la alin. (1) au obligația să întocmească proceduri proprii prin care să asigure aplicarea și monitorizarea respectării

prevederilor prezentului ordin, până la data intrării în vigoare a prezentului ordin, care vor face parte din propriul sistem de management al siguranței.

**Art. 3. - (1)** Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare în termen de 60 de zile de la data publicării.

**(2)** La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Dispoziția președintelui Societății Naționale a Căilor Ferate Române nr. 35/1996 privind reglementarea duratei serviciului maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul ce deservește locomotiva, își încetează aplicabilitatea.

**(3)** Până la data intrării în vigoare a prezentului ordin, operatorii economici prevăzuți la art. 2 alin. (1) asigură instruirea și verificarea cunoștințelor personalului cu atribuții în aplicarea prezentului ordin.

**Art. 4. -** Operatorii de transport feroviar și administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

p. Ministrul transporturilor,

Cristian Ghibu,

secretar de stat

București, 29 martie 2013.

Nr. 256.

**ANEXĂ**

## NORME

privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România

*\*) Potrivit art. VII din Ordinul ministrului transporturilor nr. 1853/2018, Norma privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 256/2013, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 198 din 8 aprilie 2013, se modifică.*

*În vigoare de la 07 iunie 2013*

*Consolidarea din data de 15 mai 2019 are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 198 din 08 aprilie 2013 și include modificările aduse prin*

*următoarele acte: Ordin 1853/2018;  
Ultimul amendament în 09 aprilie 2019.*

## CAPITOLUL I

Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă

**Art. 1. - (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 sensul prezentelor norme, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

**a)** 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, conform prevederilor Legii nr. 53/2003 - **Codul muncii**, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

**b)** odihna la domiciliu - perioada care nu reprezintă timp de muncă și este exclusiv la dispoziția personalului de locomotivă;

**c)** 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;

**d)** munca de noapte - munca prestată între orele 22,00-6,00;

**e)** serviciu de noapte - munca de noapte prestată pe o perioadă de minimum 3 ore;

**f)** 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 descompunerea trenului, efectuarea probelor regulamentare de frână, conducerea și/sau deservirea locomotivelor de multiplă tracțiune;

**g)** 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.

**Art. 2.** - 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.

**Art. 3.** - 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, precum și pentru trenurile de marfă deservite de către un singur agent - mecanicul de locomotivă, 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.

**Art. 4. -** 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.

## **CAPITOLUL II**

Cazuri admise de prelungire a timpului de conducere efectivă a locomotivei, cu încadrarea în serviciul continuu maxim admis pe locomotivă

**Art. 5. -** 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.

**Art. 6. -** 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 acesta să nu depășească cumulativ un număr de 12 ore pentru trenurile de călători sau mixte și un număr de 15 ore pentru trenurile de marfă.

## **CAPITOLUL III**

Odihna personalului de locomotivă

**Art. 7. - (1)** Odihna la domiciliu, între două comenzi consecutive, va fi cel puțin egală ca timp cu dublul timpului de muncă prestat anterior, care nu include în calcul perioadele de odihnă în afara domiciliului, dar nu mai puțin de 12 ore.

**(2)** În situația în care timpul de muncă prestat anterior este mai mic de 6 ore, odihna la domiciliu va fi de cel puțin 12 ore.

**Art. 8. - (1)** În situația în care se impune efectuarea odihnei în afara domiciliului, aceasta va fi egală ca timp cu cel puțin jumătate din timpul de muncă prestat anterior, dar nu mai puțin de două ore.

**(2)** În situația în care timpul de muncă prestat anterior este mai mic de 4 ore, odihna minimă în afara domiciliului va fi de cel puțin două ore.

**(3)** Efectuarea odihnei în afara domiciliului în unități de cazare, altele decât dormitoarele special amenajate în acest scop, va fi consemnată de mecanicul de locomotivă în formularul "Foaie de parcurs", la rubrica "Odihna personalului de locomotivă" din cap. I, cu precizarea datelor de identificare a unității de cazare respective.

**Art. 9. -** Orice perioadă de odihnă la domiciliu poate fi urmată de cel mult două perioade consecutive de odihnă în afara domiciliului, care cumulat nu vor depăși un număr de 10 ore. În vederea asigurării unei recuperări eficiente a personalului, angajatorul este obligat să asigure un nivel corespunzător de confort în spațiul de cazare pus la dispoziția personalului care se odihnește în afara domiciliului.

## **CAPITOLUL IV**

### **Dispoziții finale**

**Art. 10. - (1)** 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.

**(2)** 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; 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.

**(3)** 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.

(4) 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.

**Art. 11.** - Celelalte dispoziții cu privire la timpul de muncă cuprinse în Legea nr. 53/2003, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care nu contravin prezentelor norme, se aplică în mod corespunzător.