

Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului - Instrucțiuni nr. 201/2006 din 23 noiembrie 2006

Instrucțiunea nr. 201/2006 pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar

În vigoare de la 15 aprilie 2007

Consolidarea din data de 10 august 2026 are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 23bis din 15 ianuarie 2007 și include modificările aduse prin următoarele acte: Ordin 1120/2012; Ordin 1466/2014; Ordin 1856/2018; Ordin 1853/2018; Ordin 1335/2025; Ordin 670/2026; Ultimul amendament în 09 august 2026.

Dispoziții generale

Art. 1. - (1) Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar - nr. 201 stabilesc obligațiile personalului de locomotivă în legătură cu: executarea serviciului privind circulația trenurilor și manevrarea vehiculelor feroviare, instruirea și utilizarea personalului de locomotivă, precum și cu exploatarea și verificarea tehnică a vehiculelor feroviare motoare.

(2) Prezentele instrucțiuni conțin de asemenea obligații ale personalului care are atribuții în legătură cu organizarea activității personalului de locomotivă, exploatarea și verificarea tehnică a locomotivelor.

(3) Prevederile prezentelor instrucțiuni sunt obligatorii pentru toți operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar și/sau manevră feroviară.

(4) Personalul de locomotivă este obligat să cunoască și să respecte prezentele instrucțiuni, regulamentul de semnalizare CFR, regulamentul de remorcare și frânare, precum și instrucțiunile de exploatare și deservire a vehiculelor feroviare motoare pe care le conduce și/sau deservește.

(5) Reglementările prevăzute la partea a VII-a din prezentele instrucțiuni, sunt obligatorii numai pentru personalul care execută serviciul pe secțiile respective.

(6) Dacă diferitele aspecte ale aceleași probleme sunt cuprinse în mai multe articole din prezentele instrucțiuni, ele trebuie să fie înțelese și aplicate în totalitatea lor.

Art. 2. - (1) În prezentele instrucțiuni, prin locomotivă se înțelege orice tip de locomotivă, automotor, ramă, indiferent de tipul acesteia, precum și alte asemenea vehicule feroviare motoare, aflate în exploatare pe infrastructura feroviară, iar prin personal de locomotivă se înțeleg mecanicul de locomotivă/automotor/ramă, respectiv conducătorul vehiculului feroviar motor - denumit în continuare mecanic - și mecanicul ajutor/fochistul care conduc și/sau deservesc vehiculele menționate mai sus.

(2) Conducerea locomotivei constă în acționarea efectivă a comenzilor locomotivei, în vederea pornirii, deplasării și opririi locomotivei și, după caz, a remorcării trenului sau convoiului de vehicule feroviare la care aceasta este legată.

(3) Deservirea locomotivei constă în efectuarea tuturor operațiunilor de exploatare și supraveghere a funcționării locomotivei, în timpul remorcării trenurilor, manevrării vehiculelor feroviare și deplasării izolate a locomotivei.

(4) Conducerea și deservirea locomotivelor se face numai de personal cu responsabilități în siguranța circulației, instruit, examinat și autorizat conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 3. - (1) Prin termenul "conducere în sistem simplificat a locomotivei" se înțelege conducerea și deservirea locomotivei numai de către mecanic, fără mecanic ajutor.

(2) Mecanicul de locomotivă care conduce locomotive în sistem simplificat va fi examinat și autorizat pentru modul de lucru respectiv, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

Art. 4. - (1) În prezentele instrucțiuni, prin "unitate de tracțiune" se înțelege structura organizatorică aparținând unui operator de transport feroviar - denumit în continuare OTF -, unui operator de manevră feroviară - denumit în continuare OMF -, respectiv unui proprietar sau administrator/gestionar de infrastructură feroviară, în cadrul căreia se desfășoară activități de coordonare, comandă și îndrumare a personalului de locomotivă.

(2) Într-o unitate de tracțiune, în funcție de existența dotărilor tehnice necesare, se pot desfășura și activități de: echipare, alimentare cu combustibil, lubrifianți și apă tehnologică, întreținere, revizii și reparații ale locomotivelor.

Partea I

Instruire, examinare și autorizare

Obligații și răspunderi generale ale personalului de locomotivă

CAPITOLUL I

Instruirea, examinarea și autorizarea personalului de locomotivă

Art. 5. - (1) Personalul de locomotivă care desfășoară activități și/sau operațiuni în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare este obligat să cunoască și să respecte prevederile din reglementările specifice funcției/activității pe care o exercită.

(2) Pentru a putea deservi/conduce locomotiva, personalul de locomotivă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să dețină atestare profesională de specialitate, obținută în urma absolvirii unui curs de calificare/recalificare;

b) să dețină avizul de aptitudine din punct de vedere medical și psihologic;

c) să dețină autorizațiile necesare exercitării funcției/activității pe care o desfășoară și/sau manipulării instalațiilor de siguranța circulației pe care le utilizează în timpul serviciului;

d) să fie declarat "corespunzător" la verificarea profesională periodică.

(3) Modul de efectuare a examinării medicale și psihologice, al verificării profesionale și periodicitatea acestora, precum și modul de autorizare în funcție/activitate și pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației sunt stabilite în reglementările specifice în vigoare.

Art. 6. - Personalul de locomotivă este obligat să își mențină un nivel de pregătire profesională corespunzător funcției, prin participarea la cursurile organizate în acest scop și prin autoinstruire, conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 7. - **(1)** Personalul de locomotivă trebuie să cunoască atât secțiile de circulație pe care remorcă trenul cât și stațiile unde execută manevrarea vehiculelor feroviare.

(2) Prin cunoașterea unei secții de circulație se înțelege observarea și memorarea particularităților liniei curente și/sau a stațiilor unde își desfășoară activitatea și a instalațiilor aferente acestora, precum și fixarea reperelor necesare remorcării și frânării trenului, respectiv efectuării manevrei în condițiile de siguranța circulației,

(3) Cunoașterea unei secții de circulație/stații este obligatorie pentru personalul de locomotivă în cazul când:

a) nu a remorcat nici un tren pe secția respectivă;

b) nu a efectuat manevră în stația respectivă.

(4) Prin recunoașterea unei secții de circulație se înțelege reobservarea particularităților liniei curente/stațiilor și instalațiilor aferente, a reperelor necesare remorcării și frânării trenului/efectuării manevrei în condițiile de siguranța circulației pe o secție de circulație sau într-o stație, unde personalul de locomotivă a mai efectuat o activitate anterioară.

(5) Mecanicul de locomotivă care face recunoașterea unei secții de circulație/stații va fi însoțit de un mecanic care cunoaște secția de circulație/stația.

(6) Recunoașterea unei secții de circulație/stații este obligatorie pentru personalul de locomotivă în cazul când:

a) timp de mai mult de 6 luni calendaristice consecutive nu a remorcat nici un tren pe secția respectivă sau nu a efectuat manevră în stație;

b) a întrerupt mai mult de 12 luni consecutive, activitatea de remorcare a trenurilor sau de manevră, indiferent de motiv.

(7) Cunoașterea/recunoașterea se vor efectua prin:

a) parcurgerea cel puțin de două ori pe timp de zi și de două ori pe timp de noapte, în ambele sensuri, a unei secții de circulație sau a porțiunii din secția de circulație pe care personalul de locomotivă urmează să remorche trenul;

b) parcurgerea tuturor liniilor stației în care personalul de locomotivă urmează să efectueze manevră, în decursul a cel puțin două ture de serviciu pe timp de zi și două ture de serviciu pe timp de noapte.

(8) Dacă activitatea pe secția de circulație sau în stația respectivă se desfășoară numai pe timp de zi sau numai pe timp de noapte, cunoașterea/recunoașterea se poate face numai pe timp de zi sau numai pe

timp de noapte, prin parcurgerea de cel puțin patru ori a secției/porțiunii din secția de circulație pe care personalul urmează să remorche trenul, respectiv timp de cel puțin patru ture de serviciu la manevră în stație.

(9) Înainte de începerea cunoașterii/recunoașterii stației sau secției, personalul trebuie să fie instruit din planul tehnic de exploatare al stației - denumit în continuare PTE -, respectiv din caietele de secție întocmite pentru secțiile/stațiile respective. În cazul în care activitatea se desfășoară pe infrastructura feroviară neinteroperabilă sau linii ferate industriale este necesară însușirea prevederilor din regulamentul de exploatare al secției neinteroperabile, respectiv prevederile din autorizația de exploatare a liniei ferate industriale.

(10) În timpul cunoașterii și recunoașterii secțiilor, personalul de locomotivă trebuie să memoreze, pe lângă semnalele și indicatoarele prevăzute în reglementările specifice, și alte puncte de reper - cantoane, clădiri, și altele asemănătoare - de care să se folosească pentru stabilirea și reglarea vitezei trenului, respectiv a momentului acționării frânei, în vederea opririi la semnale, în stații, în halte și în punctele de oprire din linie curentă.

Art. 8. - (1) Cunoașterea/recunoașterea secțiilor de remorcare și a stațiilor unde se efectuează manevra trebuie să fie confirmată sub semnătură, pe proprie răspundere, de către personalul de locomotivă care a efectuat cunoașterea/recunoașterea secțiilor respective.

(2) Evidența cunoașterii secțiilor de remorcare/stațiilor unde se efectuează manevra se ține de către fiecare operator economic care desfășoară activități de transport feroviar pentru personalul de locomotivă propriu.

(3) În situații excepționale: închideri accidentale de linii din cauza unor calamități naturale, accidente sau evenimente feroviare, precum și în situația efectuării de lucrări la linie care impun devierea temporară a circulației se admite:

a) îndrumarea unui mecanic pe o secție de remorcare pe care nu o cunoaște, însă numai însoțit și supravegheat de un mecanic sau de un mecanic instructor care cunoaște secția de remorcare;

b) îndrumarea unui mecanic ajutor pe o secție de remorcare pe care nu o cunoaște, cu un mecanic care cunoaște secția.

(4) În situațiile excepționale menționate la alin. (3) răspunderea asupra respectării tuturor condițiilor de siguranță a circulației revine atât personalului de locomotivă îndrumat pe secția pe care nu o cunoaște cât și personalului care însoțește respectivul personal.

CAPITOLUL II

Obligații și răspunderi generale ale personalului de locomotivă

Art. 9. - (1) În timpul serviciului, personalul de locomotivă este obligat:

a) să aibă o ținută decentă și o comportare corespunzătoare;

b) să aibă asupra sa în timpul executării serviciului următoarele:

b1) autorizațiile prevăzute prin reglementările specifice;

b2) livretele de mers sau extrasele din livretele de mers - fișele de tren necesare, corectate la zi;

b3) regulamentul de semnalizare CFR, regulamentul de remorcare și frânare și instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar;

b4) ghidul/îndrumătorul de exploatare, pentru tipul de locomotivă pe care îl conduce/deservește;

b5) ceas în stare corespunzătoare de funcționare, potrivit la ora oficială;

b6) ochelarii de vedere, dacă personalul medical i-a recomandat utilizarea acestora;

c) să cunoască modul de funcționare, de exploatare și de verificare în parcurs a locomotivei pe care o conduce/deservește în remorcarea trenului sau la manevră;

d) să conducă trenul conform graficului de circulație, respectiv să efectueze manevra la timp și în condiții depline de siguranță a circulației;

e) să nu părăsească locomotiva la terminarea programului de lucru până la efectuarea tuturor operațiilor de remizare și/sau predare a locomotivei, respectiv până la sosirea schimbului conform programului, iar în caz de neapareare a acestuia, să anunțe conducerea OTF/OMF pentru a se lua măsurile necesare;

f) la terminarea serviciului să ia la cunoștință în scris sau telefonic de următoarea comandă, și să se conformeze întocmai; confirmarea primirii comenzii se va face în scris sau telefonic;

g) să păstreze, să completeze foaia de parcurs a locomotivei, conform Anexei 1 și să predea respectiva foaie de parcurs șefului de tură, în mod direct sau prin alte forme conform reglementărilor întocmite de OTF/OMF;

h) să completeze carnetul de bord al locomotivei cu datele cerute de formular și observațiile privind funcționarea locomotivei în timpul remorcării trenurilor sau la manevră;

i) să întocmească raport de eveniment în cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, precum și în toate situațiile în care este necesar să aducă la cunoștința conducerii unității de tracțiune problemele apărute în circulația trenului;

j) să conducă/deservească locomotiva în conformitate cu reglementările tehnice și de exploatare specifice tipului de locomotivă respectiv;

k) să semnalizeze corespunzător locomotiva în toate situațiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare;

l) să mențină locomotiva în stare de curățenie corespunzătoare;

m) să îndrume activitatea personalului aflat în stagiul de practică pe locomotivă și să acorde sub semnătură, un calificativ privind pregătirea și comportarea acestuia în timpul stagiului de practică, conform reglementărilor în vigoare;

n) în relațiile de serviciu cu ceilalți agenți feroviari autorizați să se informeze reciproc și să nu întreprindă nicio operațiune până nu a luat în prealabil măsurile

de siguranța circulației și protecție a muncii în toate împrejurările, indiferent de locul unde se găsește locomotiva;

o) să efectueze toate operațiunile cerute prin instrucțiunile specifice de exploatare a sistemelor informatice și de siguranța circulației instalate pe locomotive;

p) să verifice existența benzii de vitezometru unde este cazul;

q) să verifice funcționarea ceasului instalației de înregistrare a parametrilor locomotivei și să-l potrivească după ora oficială;

r) să utilizeze în timpul serviciului echipamentul de lucru și/sau de protecție;

s) să respecte și să aplice întocmai normele de protecție a muncii și de apărare împotriva incendiilor, precum și reglementările în vigoare privind protecția mediului;

t) să se prezinte și să raporteze activitățile pe care le desfășoară, pe scurt, personalului ierarhic superior aflat în control; prezența pe locomotivă a personalului cu o funcție ierarhic superioară, nu scutește personalul de locomotivă de răspunderea îndeplinirii obligațiilor sale;

u) să execute integral și la timp dispozițiile privind executarea serviciului primite de la personalul cu o funcție ierarhic superioară, cu excepția celor care pun în pericol siguranța circulației, a călătorilor, a bunurilor încredințate la transport, precum și a celor care contravin normelor specifice de protecție a muncii pentru transporturile feroviare. Pentru îndeplinirea unei dispoziții, executantul poartă răspunderea împreună cu personalul ierarhic superior care a dat dispoziția;

v) să respecte legislația în vigoare privind informațiile confidențiale la care are acces.

(2) Personalul de locomotivă este obligat să comunice unității de tracțiune din care face parte, adresa unde locuiește și telefonul la care poate fi găsit, precum și orice schimbare a acestora.

(3) Personalul de locomotivă trebuie să răspundă la orice chemare în legătură cu serviciul, după ce i s-a asigurat odihna necesară, precum și în cazuri excepționale cum ar fi: calamități, accidente și evenimente feroviare inclusiv pentru înlăturarea urmărilor acestora,

(4) În cazul când, din motive bine justificate, nu se poate prezenta la serviciu în cadrul programului normal de lucru, personalul de locomotivă trebuie să anunțe șeful de tură din unitatea de tracțiune unde urma să se prezinte, respectiv din unitatea de tracțiune de unde a luat respectiva comandă, cu cel puțin patru ore înainte de ora programată pentru prezentare.

Art. 10. - Mecanicul va urmări activitatea mecanicului ajutor și/sau a mașinistului WIT în tot timpul cât se află în serviciu.

Art. 11. - În timpul serviciului, personalul de locomotivă răspunde de:

a) respectarea reglementărilor specifice în vigoare privind remorcarea trenurilor și manevra vehiculelor feroviare;

b) semnalizarea locomotivei conform regulamentului de semnalizare CFR;

c) utilizarea corespunzătoare a combustibilului și lubrifianților folosiți pentru remorcarea trenurilor, respectiv pentru manevră;

d) completarea corespunzătoare a carnetului de bord al locomotivei cu datele cerute de formular ce-i revin.

Art. 12. - (1) Personalului de locomotivă îi este interzis:

a) să se prezinte la serviciu obosit, sub influența băuturilor alcoolice, a substanțelor stupefiante, a medicamentelor și/sau substanțelor care pot diminua capacitatea sa de conducere a locomotivei;

b) să transporte și/sau să consume în timpul serviciului băuturi alcoolice, medicamente/substanțe care pot diminua capacitatea sa de conducere a locomotivei inclusiv substanțe stupefiante;

c) să transporte pe locomotivă corespondență, bagaje și/sau orice alte obiecte străine de activitatea feroviară;

d) să scoată nejustificat din funcție instalațiile de siguranță și vigilență, instalațiile de control automat al vitezei trenului și de înregistrare a parametrilor locomotivei. În situația defectării acestor instalații se va proceda conform Anexei 2 și a reglementărilor specifice în vigoare;

e) să părăsească locomotiva în timpul serviciului, fără respectarea reglementărilor în vigoare;

f) să intervină în executarea sarcinilor în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare atunci când nu este în serviciu, în afara cazurilor excepționale în care prin această intervenție s-ar evita un pericol iminent;

g) să înlocuiască în serviciu alți salariați sau să fie înlocuit în serviciu, fără aprobarea prealabilă a personalului competent;

h) să folosească sau să permită folosirea instalațiilor de telecomunicații destinate efectuării circulației trenurilor și manevrei vehiculelor feroviare în alt scop decât cel stabilit sau de către alt personal decât cel de serviciu;

i) să doarmă sau să aibă preocupări în afara celor de serviciu;

j) să facă modificări constructive sau descompletări de piese la locomotive fără aprobarea personalului competent; orice intervenție tehnică la locomotive se va face numai conform reglementărilor tehnice în vigoare, specifice tipului de locomotivă respectiv;

k) să permită accesul pe locomotivă a personalului care nu are acest drept, conform prezentelor instrucțiuni și reglementărilor specifice în vigoare;

l) să fumeze în alte locuri decât cele amenajate corespunzător, să se apropie cu țigări aprinse sau flacăra deschisă de vagoanele încărcate cu mărfuri din categoria celor explozibile sau inflamabile, inscripționate corespunzător.

(2) Mecanicului îi este interzis să pună locomotiva în mișcare fără ca agenții autorizați, mașinistul WIT și/sau personalul în stagi, după caz, să se găsească la locul lor de muncă.

(3) Mecanicului ajutor/fochistului îi este interzis să pună locomotiva în mișcare.

Art. 13. - (1) Nu se consideră părăsirea locomotivei în cazurile când după luarea măsurilor de asigurarea menținerii pe loc a trenului, respectiv a locomotivei:

a) mecanicul verifică legarea locomotivei la tren;

b) personalul de locomotivă execută verificări tehnice ale locomotivei și efectuează intervenții tehnice în interiorul și/sau exteriorul locomotivei;

c) personalul de locomotivă intervine pentru remedierea unor probleme apărute la vagoanele din corpul trenului care nu au putut fi remediate de ceilalți agenți autorizați ai trenului, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;

d) personalul de locomotivă se deplasează la biroul/postul de mișcare pentru a efectua înscrieri în conformitate cu reglementările specifice în vigoare, respectiv pentru a cere sau a da telefonic relații în legătură cu circulația trenului.

e) mecanicul locomotivei de ajutor, care circulă în sistem simplificat, se deplasează de la locomotivă la automotorul DESIRO pentru manipularea cuplei de rezervă.

f) mecanicul aflat în deservirea trenului de marfă fără al doilea agent se deplasează pentru menținerea pe loc a trenului sau a grupurilor de vagoane, dar numai după:

- efectuarea unei frânări rapide cu frâna automată a trenului;
- asigurarea locomotivei cu ambele frâne de mână, după caz;
- aducerea robinetului mecanicului în poziție neutră și blocarea acestuia;
- oprirea motorului diesel/deconectarea locomotivei, coborârea pantografului, cu excepția cazurilor în care în remorcarea trenului de marfă sunt utilizate locomotive ale căror documentații tehnice furnizate de constructor prevăd alte operațiuni de siguranță în vederea asigurării contra pornirii din loc, fără oprirea motorului diesel/deconectarea locomotivei și coborârea pantografului, cu condiția respectării tuturor măsurilor reglementate de constructor pentru respectivul tip de vehicul.

În acest caz se vor lua măsuri de încuiere a locomotivei de către mecanic.

(2) În situațiile prevăzute la alin. (1) lit. c) și d), în cabina de conducere a locomotivei va rămâne în mod obligatoriu un agent autorizat, conform reglementărilor specifice în vigoare.

CAPITOLUL III

Conducerea și deservirea locomotivelor

Art. 14. - (1) Conducerea locomotivelor care remorcă trenuri, manevrează vehicule feroviare sau se deplasează izolat, se face de către mecanicul de locomotivă.

(2) Deservirea locomotivelor care remorcă trenuri, manevrează vehicule feroviare sau se deplasează izolat, se face de către mecanic sau mecanic ajutor.

(3) Personalul care efectuează stagii de practică în vederea obținerii unei autorizații pentru conducerea locomotivei conform reglementărilor specifice în vigoare, poate conduce locomotiva numai sub supravegherea mecanicului de locomotivă titular, care răspunde de producerea oricăror accidente și evenimente feroviare de către practicant.

Art. 15. - (1) Locomotivele care remorcă trenuri sau circulă izolate în linie curentă vor fi conduse de un mecanic și deservite de un mecanic ajutor.

(2) Ramele electrice și automotoarele care nu au echipamente de comandă a mai multor vehicule feroviare motoare de la un singur post de conducere - comandă multiplă - vor fi conduse și deservite conform reglementărilor specifice de exploatare a acestora, astfel:

a) de către un mecanic și un mecanic ajutor în cabina ramei electrice sau automotorului din față, precum și un mecanic în cabina ramei electrice sau automotorului de la postul secundar. În cazul schimbării sensului de mers mecanicul ajutor va ocupa loc în cabina de conducere a ramei electrice sau automotorului de unde se conduce trenul;

b) de către un mecanic de locomotivă în sistem simplificat; șeful de tren trebuie să fie autorizat pentru efectuarea operațiunilor prevăzute în reglementările specifice în vigoare în situația în care mecanicul își pierde capacitatea de conducere.

(3) Ramele electrice și automotoarele prevăzute din construcție cu cuplă pentru comandă multiplă, vor fi conduse de un mecanic și un mecanic ajutor în cabina ramei electrice respectiv a automotorului sau de un mecanic în cazul conducerii în sistem simplificat.

(4) Locomotivele electrice și diesel, ramele electrice și automotoarele care remorcă trenuri sau circulă izolate în linie curentă pot fi conduse și deservite numai de către mecanic în condițiile prevăzute de reglementările specifice în vigoare.

(5) Prin locomotivă izolată în contextul prezentelor instrucțiuni se înțelege locomotiva care circulă fără a remorca alte vehicule feroviare. Locomotiva diesel care remorcă un vagon WIT apt pentru încălzirea trenului este considerată tot locomotivă izolată.

Art. 16. - (1) Locomotivele electrice și diesel utilizate în activitatea de manevră vor fi conduse de către un mecanic și deservite de un mecanic ajutor.

(2) În funcție de condițiile concrete de manevră, conducerea OTF/OMF poate stabili, de la caz la caz, zonele de manevră unde aceste locomotive pot fi conduse și deservite numai de către mecanic. Condițiile specifice de lucru pentru manevra în aceste zone se prevăd în PTE al stației respective.

(3) Zonele de manevră unde conducerea și deservirea locomotivelor se poate face numai de către mecanic, precum și condițiile specifice de manevră prevăzute în PTE pentru aceste zone, se aduc la cunoștința tuturor OTF/OMF interesați.

Art. 17. - Locomotivele cu abur vor fi conduse și deservite în toate cazurile de un mecanic și un fochist.

CAPITOLUL IV

Accesul pe locomotivă

Art. 18. - Locurile normale de lucru ale personalului de locomotivă sunt în cabina de conducere a vehiculelor feroviare motoare pe care le conduc și le deservesc, astfel:

a) la locomotivele electrice, diesel, ramele electrice și automotoarele prevăzute din construcție să fie deservite în echipă completă - mecanic și mecanic ajutor:

- mecanicul - în cabina de conducere, în partea unde este amplasat pupitrul de conducere;

- mecanicul ajutor în cabina de conducere, în partea opusă pupitrului de conducere;

b) la locomotivele electrice, diesel, ramele electrice și automotoarele prevăzute din construcție să fie deservite în sistem simplificat (fără mecanic ajutor):

- mecanicul - în cabina de conducere, în partea unde este amplasat pupitrul de conducere;

- agentul autorizat, în partea stângă a cabinei de conducere, în cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare;

c) la locomotivele cu abur în cabina de conducere, lângă ferestrele laterale:

- mecanicul în partea dreaptă;

- fochistul în partea stângă.

Art. 19. - **(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.

Art. 20. - **(1)** Accesul pe locomotiva aflată în incinta unei unități de tracțiune sau a unei stații, este permis numai personalului cu atribuții de control, precum și personalului care are ca sarcini de serviciu exploatarea, întreținerea, repararea și pregătirea pentru serviciu a locomotivei, în timpul programului său normal de lucru.

(2) În cabina de conducere a locomotivei care remorcă un tren sau care circulă ca tren, manevrează vehicule feroviare sau se deplasează izolat la și de la tren, cu excepția personalului de locomotivă aflat în serviciu, este permis accesul altor persoane numai dacă prezintă mecanicului documente care atestă că au acest drept și se află în timpul serviciului, respectându-se următoarea ordine de prioritate:

a) agenții autorizați cu sarcini de pilotare a trenului/locomotivei, conform reglementărilor specifice în vigoare;

b) membrii comisiei de autorizare a personalului de locomotivă, împreună cu personalul examinat în vederea autorizării;

c) personalul cu sarcini de însoțire, instruire, îndrumare și control a activității personalului de locomotivă;

d) personalul cu sarcini de verificare a stării căii și instalațiilor aferente pe secția de circulație pe care se remorcă trenul, respectiv în stația unde se efectuează manevră;

e) personalul tehnic de specialitate care efectuează probe sau recepționează locomotiva după reparații, intervenții, modernizări și alte asemenea.

(3) La urcarea în cabina de conducere, personalul prevăzut la alin. (2) prezintă mecanicului documentele care atestă dreptul de acces pe locomotivă și înscrie în mod obligatoriu în foaia de parcurs a locomotivei: numele și prenumele, funcția, stația unde a urcat în cabina de conducere și stația unde urmează să coboare.

(4) Numărul total de persoane aflate în cabina de conducere a locomotivei nu poate fi mai mare de 6 persoane, inclusiv personalul de locomotivă aflat în serviciu.

(5) În cabina de unde nu se conduce trenul a locomotivelor dotate din construcție cu două cabine, se permite accesul personalului de locomotivă care se deplasează "regie" cu locomotiva respectivă la și de la schimb, a personalului de locomotivă și de tren rămas pe secție prin descompunerea trenului, sau când urmează a se remorca un tren format într-o stație intermediară, precum și agenților din partida de manevră, cu respectarea reglementărilor întocmite de OTF/OMF care deține/exploatează locomotiva respectivă.

(6) La locomotivele dotate din construcție cu o singură cabină, se permite accesul în cabina de conducere a personalului menționat la alin. (5) numai cu respectarea numărului maxim de persoane stabilit la alin. (4).

(7) Prin deplasare regie sau regie se înțelege deplasarea personalului de locomotivă cu orice mijloace de transport, pentru luarea în primire a locomotivei în vederea remorcării unui tren/efectuarea manevrei, de la unitatea de tracțiune unde s-a prezentat pentru intrare în serviciu la o altă unitate de tracțiune sau la o stație, precum și de la stația unde a predat locomotiva la unitatea de tracțiune sau la domiciliu. În timpul deplasării regie, personalul de locomotivă este considerat în serviciu.

CAPITOLUL V

Utilizarea personalului de locomotivă. Prezentarea la serviciu.

Art. 21. - (1) Personalul de locomotivă poate efectua următoarele tipuri de prestații:

a) serviciul pe locomotivă în remorcarea trenurilor sau la manevră;

b) serviciul de rezervă cu sau fără locomotivă;

c) alte prestații conform reglementărilor în vigoare,

(2) Repartizarea personalului de locomotivă pentru serviciu se face conform reglementărilor proprii ale OTF/OMF de care aparține personalul respectiv.

(3) Utilizarea personalului de locomotivă se va efectua în conformitate cu legislația și reglementările specifice în vigoare.

Art. 22. - (1) Prin prezentarea la serviciu a personalului de locomotivă se înțelege sosirea personalului de locomotivă la locul stabilit pentru luarea în primire a serviciului conform programului de lucru.

(2) Personalul de locomotivă se consideră în serviciu începând cu ora la care a fost comandat să se prezinte la șeful de tură sau la operatorul din stații după caz, această oră va fi înscrisă în mod obligatoriu în foaia de parcurs.

(3) Obligațiile șefului de tură privind utilizarea personalului de locomotivă și a locomotivelor sunt prevăzute în Anexa 3.

Art. 23. - (1) Operatorii de transport feroviar, respectiv operatorii de manevră feroviară au obligația să asigure verificarea la intrarea în serviciu a personalului de locomotivă propriu.

(2) În cazul când locomotiva se ia în primire în unități de tracțiune sau stații în care OTF/OMF, nu au structuri organizatorice proprii, verificarea personalului de locomotivă la intrarea în serviciu se face:

a) prin structuri organizatorice aparținând OTF/OMF care administrează respectiva unitate de tracțiune;

b) prin structuri organizatorice aparținând unui alt OTF/OMF;

c) prin structuri organizatorice aparținând administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare.

(3) În cazurile prevăzute la alin. (2) se încheie convenții bilaterale pentru asigurarea verificării stării personalului la intrarea în serviciu, în care se stabilesc prevederi de amănunt referitoare la consemnarea datelor privind verificarea personalului, precum și modul în care se procedează dacă se constată că personalul verificat este inapt pentru serviciu.

Art. 24. - (1) Prezentarea la serviciu a personalului de locomotivă, se face la șeful de tură din unitatea de tracțiune de unde se ia în primire locomotiva.

(2) Când locomotiva se ia în primire într-o stație unde este organizată o structură de urmărire și coordonare a utilizării locomotivelor și a personalului de locomotivă, denumită în continuare regulator, prezentarea personalului de locomotivă se face la salariatul care are și sarcini de verificare a personalului de locomotivă denumit în continuare operator.

(3) Când locomotiva se ia în primire într-o stație aflată la distanță mare de unitatea de tracțiune și unde nu este organizat un regulator, prezentarea personalului se face la IDM.

(4) Pentru situațiile prevăzute la alin. (1), (2) și (3), modul de prezentare și de verificare a personalului de locomotivă înainte de îndrumare se va stabili prin reglementări speciale întocmite de OTF/OMF și administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, după caz.

Art. 25. - (1) La prezentarea personalului de locomotivă la unitatea de tracțiune, respectiv la regulator, șeful de tură, respectiv operatorul, verifică dacă:

a) starea generală a personalului de locomotivă îi permite acestuia efectuarea în bune condiții a serviciului pentru care s-a prezentat;

b) personalul de locomotivă a consumat băuturi alcoolice; verificarea se va face conform reglementărilor în vigoare;

c) personalul de locomotivă se află în posesia autorizațiilor prevăzute în prezentele instrucțiuni reglementările în vigoare și cunoaște secția de circulație, stația respectiv locul de lucru la manevră unde urmează a efectua serviciul respectiv;

d) personalul are asupra sa regulamentele, instrucțiunile și ghidurile/îndrumătoarele de depanare prevăzute în prezentele instrucțiuni;

e) personalul a luat la cunoștință și și-a însușit ordinele din condica de ordine;

f) personalul de locomotivă are asupra sa echipamentul de lucru și protecție, precum și, după caz, ochelarii de vedere recomandați de comisia medicală.

(2) Personalul de locomotivă va confirma sub semnătură, la rubrica respectivă din foaia de parcurs, în fața personalului care face verificarea, că este odihnit și în stare normală.

(3) După efectuarea instructajului de protecție a muncii, conform reglementărilor în vigoare, șeful de tură respectiv operatorul, va nota în foaia de parcurs ora prezentării personalului de locomotivă, precum și una din mențiunile "apt" sau "inapt" serviciu, după care va semna și aplica ștampila.

(4) Personalul constatat în stare de oboseală, bolnav, sub influența băuturilor alcoolice nu va fi admis în serviciu, iar personalul care face verificarea va lua imediat măsurile ce se impun.

Art. 26. - (1) Personalul de locomotivă care se deplasează regie la stația de schimb unde verificarea la intrarea în serviciu se efectuează de către IDM, la sosirea în stație se va prezenta la IDM de serviciu pentru verificarea stării generale, după care se va efectua schimbul.

(2) Personalul de locomotivă este obligat să confirme în foaia de parcurs, sub semnătură, în prezenta IDM, că este odihnit și în stare normală, iar IDM notează în foaia de parcurs ora și una din mențiunile "apt" sau "inapt" serviciu, după caz, apoi semnează și aplică ștampila stației.

(3) În cazul în care IDM constată că personalul de locomotivă este inapt pentru serviciu, acesta comunică imediat situația operatorului de circulație, care va aviza OTF/OMF care are în subordine respectivul personal, în vederea luării măsurilor necesare.

Art. 27. - (1) Prezentarea personalului de locomotivă pentru luarea în primire a locomotivei în unitățile de tracțiune se va face înainte de ora ieșirii cu locomotiva la postul de control, cu un interval de timp stabilit prin reglementări proprii de către OTF/OMF căruia îi aparține respectiva unitate de tracțiune. Stabilirea acestui interval de timp se va face ținând cont de:

a) configurația unității de tracțiune;

b) tipul locomotivei;

c) modul de organizare și efectuare a procesului tehnologic de alimentare cu combustibili și lubrifianți, revizie și echipare a locomotivelor;

d) felul serviciului pentru care este comandat personalul de locomotivă.

(2) Când personalul de locomotivă se deplasează pentru luarea în primire a locomotivei într-o stație, după prezentarea la șeful de tură din unitatea de tracțiune deplasarea se va face pe traseul, cu mijloacele și în intervalul de timp stabilit prin reglementări proprii de către OTF/OMF căruia îi aparține respectivul personal, astfel încât personalul de locomotivă să sosească în stația unde ia în primire locomotiva, cu cel puțin 15 minute înainte de ora plecării din stație a trenului ce urmează a fi remorcat.

(3) Când locomotiva se ia în primire în tranzit în stație, prezentarea personalului de locomotivă la IDM din stația respectivă se face cu cel puțin 15 minute înainte de ora sosirii itinerarice, respectiv de ora sosirii reale în stație a trenului ce urmează a fi remorcat.

(4) Șeful de tură, odată cu transmiterea spre luare la cunoștință a comenzii respective comunică personalului de locomotivă ora de prezentare.

(5) Personalul care predă locomotiva în tranzit într-o stație se consideră în serviciu până la plecarea din stație a trenului pe care l-a remorcat, sau cel mult 15 minute dacă durata staționării trenului respectiv este mai mare.

Art. 28. - (1) La schimbul în tranzit într-o stație, personalul de locomotivă care iese din serviciu este obligat să comunice personalului care intră în serviciu toate observațiile necesare în legătură cu starea tehnică și funcționarea în exploatare a locomotivei.

(2) Se interzice predarea locomotivei personalului de locomotivă care nu este în stare normală.

CAPITOLUL VI

Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă

Art. 29. - (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) În cazul când este necesară deplasarea regie a personalului de locomotivă pentru luarea în primire a locomotivei în vederea remorcării unui tren/efectuarea manevrei, timpul necesar pentru această deplasare nu va intra în calculul serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.

(3) Serviciul pe locomotivă poate fi întrerupt de perioade de odihnă în dormitoare special amenajate sau în unități de cazare.

(4) Durata serviciului continuu maxim admis pentru personalul de locomotivă, precum și a perioadei de odihnă în dormitor sau la domiciliu a acestuia, între două comenzi consecutive, se stabilesc prin reglementări specifice.

(5) La unitățile de tracțiune sau stațiile unde turnusul impune o perioadă de odihnă, personalul de locomotivă este obligat să se odihnească în dormitorul amenajat în acest scop sau după caz în unitatea de cazare stabilită.

(6) Personalul de locomotivă poate părăsi dormitorul pentru masă sau procurarea de alimente, cu aprobarea șefului de tură sau înștiințarea IDM de serviciu care vor nota ora părăsirii dormitorului în condica de odihnă a personalului, fără ca prin aceasta să se micșoreze timpul minim de odihnă, stabilit prin reglementările specifice în vigoare.

Partea a II-a

Reglementări generale privind exploatarea și întreținerea locomotivelor

CAPITOLUL I

Remizarea locomotivelor

Art. 30. - (1) Remizarea este operația de garare a unei locomotive și staționarea sa în stare inactivă în intervalul de timp programat între două utilizări succesive, pe o linie special destinată într-o unitate de tracțiune sau stație.

(2) Locomotivele se introduc cel puțin o dată la șapte zile într-o unitate de tracțiune care poate asigura efectuarea tuturor operațiunilor tehnice prevăzute în prezentele instrucțiuni și în reglementările specifice în vigoare.

(3) Pe timpul remizării, locomotiva nu este deservită de personal de locomotivă.

Art. 31. - (1) În perioada de timp în care este remizată, locomotiva trebuie să fie:

a) asigurată contra pornirii din loc;

b) deconectată de la sursa principală de energie, cu excepția cazurilor în care sunt remizate locomotive sau alte vehicule feroviare ale căror documentații tehnice furnizate de constructor prevăd alte operațiuni de siguranță în vederea asigurării contra pornirii din loc, fără deconectarea de la sursa principală de energie, cu condiția respectării tuturor măsurilor reglementate de constructor pentru respectivul tip de vehicul;

c) încuiată.

(2) OTF/OMF trebuie să stabilească prin reglementări proprii modul în care supraveghează locomotivele remizate pentru a nu se permite accesul pe locomotivă a persoanelor care nu au acest drept.

Art. 32. - Mecanicul sau revizorul de locomotivă care pregătește locomotiva pentru remizare, trebuie să efectueze următoarele operațiuni:

a) asigurarea locomotivei contra pornirii din loc, conform reglementărilor specifice în vigoare pentru fiecare tip de locomotivă și în conformitate cu reglementările cuprinse în PTE sau în planul tehnic de exploatare al unității feroviare unde se remizează locomotiva;

b) verificarea, în locuri special amenajate, a părții de rulare, a suspensiei și a stării suprafeței de rulare a bandajelor roților locomotivei; scurgerea apei acumulate în instalația de aer comprimat;

c) completarea aerului comprimat în rezervorul principal la presiunea maximă;

d) verificarea stării de încărcare a bateriei de acumatoare și completarea încărcării acesteia, după caz;

e) decuplarea sursei principale de energie, prin oprirea motorului la locomotivele și automotoarele cu motoare diesel, respectiv deconectarea întrerupătorului principal, coborârea pantografului și punerea la masă a instalației de înaltă tensiune la locomotivele și ramele electrice, cu excepția locomotivelor sau a altor vehicule feroviare ale căror documentații tehnice furnizate de constructor prevăd alte operațiuni de siguranță în vederea asigurării contra pornirii din loc, fără deconectarea de la sursa principală de energie, cu condiția respectării tuturor măsurilor reglementate de constructor pentru respectivul tip de vehicul;

f) încuierea pupitrului de comandă și a robinetului de frână;

g) verificarea nivelului lichidelor din instalațiile de răcire a agregatelor de pe locomotivă, după caz;

h) verificarea nivelului combustibilului și a lubrifianților;

i) verificarea cantității și calității nisipului din instalația de nisipare a liniei;

j) verificarea inventarului de scule și piese de schimb aflate pe locomotivă, conform reglementărilor specifice în vigoare;

k) deconectarea siguranțelor și întrerupătoarelor automate prevăzute în reglementările specifice fiecărui tip de locomotivă, după caz, și a întrerupătorului bateriei de acumatoare;

l) completarea carnetului de bord al locomotivei cu observațiile făcute în urma verificărilor efectuate.

Art. 33. - (1) Dacă locomotiva se remizează într-o unitate de tracțiune, înaintea operațiunilor în vederea remizării se pot efectua și alte verificări tehnice și revizii intermediare în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(2) După remizarea locomotivei într-o unitate de tracțiune, personalul care efectuează operațiunile de remizare aduce la cunoștința șefului de tură efectuarea operațiunilor respective și eventualele observații privind locomotiva.

(3) Dacă locomotiva se remizează într-o stație, IDM va fi înștiințat despre efectuarea operațiilor de remizare și eventuale observații privind locomotiva.

Art. 34. - (1) Toate operațiunile prevăzute la art. 35 din prezentul capitol se vor efectua conform reglementărilor tehnice specifice fiecărui tip de locomotivă, cu respectarea normelor de protecție a muncii în vigoare.

(2) Dacă reglementările specifice prevăd și alte verificări, acestea vor fi efectuate de către personalul tehnic de specialitate care are în atribuțiile de serviciu respectivele operațiuni.

(3) Dacă la locomotivă se constată anumite probleme în exploatare sau cu ocazia verificărilor făcute în vederea remizării, acestea vor fi consemnate în carnetul de bord al locomotivei și vor fi aduse la cunoștință în scris persoanelor competente pentru rezolvare.

(4) Dacă locomotiva este remizată într-o unitate de tracțiune, șeful de tură va fi informat despre eventualele probleme la locomotivă, conform reglementărilor

specifice stabilite de OTF/OMF care administrează respectiva unitate de tracțiune.

Art. 35. - (1) În cazul remizării locomotivelor/automotoarelor în spații cu temperaturi scăzute se vor efectua operațiunile suplimentare prevăzute de reglementările tehnice specifice în vederea protejării echipamentelor de efectele acestor temperaturi.

(2) Dacă necesitățile impun menținerea în funcțiune a motorului termic sau a unor instalații care asigură menținerea în stare caldă a motorului la locomotivele/automotoarele cu motoare diesel, respectiv menținerea alimentării din rețeaua de contact a locomotivelor și ramelor electrice, acestea nu se vor considera remizate; după efectuarea verificărilor prevăzute la art. 32 din prezentul capitol, se va asigura supravegherea cu personal a acestor locomotive/automotoare.

(3) Personalul care supraveghează locomotive/automotoare aflate în situația de la alin. (1) trebuie să cunoască modul de funcționare a agregatelor rămase în funcție, modul de scoatere din funcție a acestor agregate și de remizare a locomotivei, precum și modul de utilizare a mijloacelor de stingere a incendiilor de pe locomotivele respective.

Art. 36. - (1) Pe timpul remizării locomotivei, personalul tehnic de specialitate poate efectua operațiuni de întreținere, remedieri și reparații la instalațiile și agregatele la care personalul de locomotivă a semnalat probleme în exploatare, cu condiția ca durata acestor intervenții să nu fie mai mare decât durata programată de remizare a locomotivei.

(2) Dacă durata intervențiilor de la alin. (1) este mai mare decât durata programată de remizare a locomotivelor, iar problemele semnalate nu permit ieșirea locomotivei din unitatea de tracțiune în condițiile prevăzute în prezentele instrucțiuni, personalul de specialitate va aviza revizorul de locomotivă și șeful de tură din unitatea de tracțiune despre situația creată, iar locomotiva va fi înlocuită în program cu o locomotivă corespunzătoare.

(3) Obligațiile revizorului de locomotivă privind starea tehnică a locomotivei sunt prevăzute în Anexa 4.

CAPITOLUL II

Punerea în serviciu a locomotivei

Art. 37. - (1) Prin punerea în serviciu a locomotivei se înțelege efectuarea operațiunilor tehnice de punere în funcțiune a locomotivei după remizare, revizii, reparații sau conservare.

(2) Punerea în serviciu se face de către personalul de locomotivă numai după ce s-au încheiat procesele tehnologice de revizie și reparații ale echipamentelor locomotivei, fapt certificat sub semnătură de către personalul tehnic de specialitate în carnetul de bord al locomotivei.

(3) Pentru punerea în serviciu a locomotivei, trebuie să se efectueze următoarele operațiuni:

- a) verificarea vizuală a existenței și integrității tuturor pieselor și subansamblelor locomotivei;
- b) verificarea și însușirea înscrisurilor obligatorii din documentele aflate în cabina de conducere, conform Anexei 5 și din carnetul de bord al locomotivei;
- c) verificarea și completarea inventarului sculelor și a pieselor de rezervă, după caz;
- d) verificarea stingătoarelor de incendiu, din punct de vedere al numărului și tipului prevăzut în reglementări pentru fiecare tip de locomotivă și a respectării termenului de valabilitate a verificării periodice a acestora;
- e) verificarea și completarea, dacă este necesar, a nivelului combustibilului la locomotivele cu motoare termice;
- f) verificarea și completarea, dacă este necesar, nivelului lubrifianților;
- g) verificarea și completarea nivelului lichidelor de răcire a motorului termic și/sau a altor agregate, după caz;
- h) verificarea și completarea nisipului, în rezervoarele de nisip ale instalației de nisipare a liniei;
- i) verificarea sigiliilor aplicate la instalațiile de protecție a echipamentelor și instalațiilor locomotivei;
- j) verificarea funcționării corecte a instalațiile de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei precum și a sigiliilor aplicate la acestea. La instalațiile de înregistrare a vitezei trenului dotate cu bandă înregistratoare se va verifica existența acesteia;
- k) punerea în funcțiune a instalațiilor și echipamentelor de comandă a locomotivei;
- l) pornirea motorului diesel, respectiv conectarea la rețeaua electrică de tracțiune feroviară;
- m) probarea instalațiilor și echipamentelor fără deplasarea locomotivei;
- n) verificarea gabaritului pieselor inferioare suspendate elastic sau neelastice, conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 38. - (1) Operațiunile prevăzute la art. 37 din prezentul capitol, se efectuează conform reglementărilor tehnice specifice în vigoare pentru fiecare tip de locomotivă/automotor, cu respectarea normelor de protecție a muncii.

(2) Dacă în cadrul operațiunilor de punere în serviciu se constată funcționarea necorespunzătoare a unor instalații și echipamente, aceste neconformități se aduc la cunoștința personalului tehnic de specialitate în vederea remedierii.

(3) După încheierea operațiunilor de punere în serviciu, personalul de locomotivă trebuie să aducă la cunoștința șefului de tură din unitatea de tracțiune, respectiv IDM din stație dacă starea locomotivei permite utilizarea sa în remorcarea trenurilor sau la manevră.

(4) Când se constată că locomotiva prezintă lipsuri și/sau defecțiuni care nu permit utilizarea acesteia conform programului stabilit, șeful de tură respectiv IDM, trebuie să fie informat imediat, pentru luarea măsurilor ce se impun pentru înlocuirea locomotivei necorespunzătoare cu o altă locomotivă.

Art. 39. - Operațiunile de remizare, respectiv punere în serviciu a locomotivelor, care se desfășoară în incinta unităților de tracțiune, se

efectuează sub supravegherea revizorului de locomotivă care certifică sub semnătură în caietul de bord al locomotivei faptul că s-au efectuat operațiunile prevăzute în reglementările tehnice specifice fiecărui tip de locomotivă, iar locomotiva corespunde/nu corespunde pentru remorcarea trenurilor sau pentru manevră.

Art. 40. - Este interzisă ieșirea locomotivelor din unități de tracțiune pentru remorcarea trenurilor sau manevră, cu următoarele piese, instalații și echipamente lipsă sau defecte:

- a) instalațiile de frână de orice fel cu care este dotată locomotiva;
- b) aparatele de măsură și indicatoare, inclusiv lămpile de control;
- c) instalațiile și aparatele de protecție inclusiv supapele de siguranță;
- d) piese ale suspensiei locomotivei;
- e) piese ale timoneriei de frână, inclusiv siguranțele timoneriei frânei;
- f) piese ale aparatului de rulare: lagăre de osie cu cuzineți sau rulmenți, lagăre de bielă, cutii de unsoare;
- g) aparatele de ciocnire și legare;
- h) instalația de nisipare a liniei;
- i) instalațiile de siguranță, vigilența, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei;
- j) instalația de telecomunicații: radio-telefon, radio emisie recepție, numită în continuare RTF;
- k) sigiliile aplicate la aparate, conform reglementărilor în vigoare;
- l) instalația de iluminat și semnalizare a locomotivei, inclusiv farul central, dacă există;
- m) obiectele de inventar și piesele de rezervă, după caz, conform reglementărilor în vigoare;
- n) oglinzile retrovizoare;
- o) defecțiuni la echipamentul electric semnalizate/indicate de instalațiile respective ale locomotivei, inclusiv punerea la masă a circuitelor de comandă sau de forță ale locomotivei;
- p) izolatoare conturnate sau sparte ale aparatelor care nu pot fi scoase din circuit prin izolare;
- q) aparate și circuite de protecție defecte, scoase din funcție sau scurtcircuitate;
- r) bateria de acumulatori descărcată și instalația de încărcare defectă;
- s) instalațiile sau echipamentele necesare funcționării în caz de avarii;
- t) aparatele speciale de legare - cupla portativă - la locomotivele/automotoarele dotate cu cuplă automată;
- u) stingătoarele de incendiu cu termenul de revizie expirat sau cu defecte vizibile;
- v) unul din compresoare defect la locomotivele înzestrate cu două compresoare;
- w) fluierul, claxonul sau sirena;
- x) defecțiuni sau uzuri ale osiilor montate care depășesc limitele prevăzute în Anexa 6 și/sau din reglementările în vigoare.

Art. 41. - (1) Dacă locomotiva se pune în serviciu după remizare într-o stație care nu este deservită de o unitate de tracțiune, iar la efectuarea operațiunilor de punere în serviciu se constată piese, instalații și echipamente menționate la art. 40 lipsă sau defecte, precum și posibilitatea ca 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, mecanicul de locomotivă va aviza IDM din stație și conducerea OTF/OMF care deține/exploatează respectiva locomotivă, asupra stării tehnice a locomotivei și va lua următoarele măsuri:

a) remedierea defectăunilor conform reglementărilor tehnice specifice și a ghidurilor/îndrumătoarelor de exploatare în vigoare pentru respectivul tip de locomotivă;

b) completarea pieselor lipsă, dacă locomotiva este înzestrată cu piese de rezervă;

c) solicitarea intervenției personalului tehnic de specialitate pentru punerea în funcțiune a echipamentelor și instalațiilor defecte ale locomotivei și/sau înlocuirea pieselor lipsă care nu sunt prevăzute în inventarul de piese de rezervă al locomotivei, după caz;

d) solicitarea îndrumării izolate a locomotivei sau cu tren la o unitate de tracțiune unde poate efectua RAc până la data expirării perioadei de valabilitate a acesteia;

e) solicitarea locomotivei de ajutor pentru remorcarea trenului ce urma să fie remorcat de locomotiva respectivă, și după caz, îndrumarea inactivă a locomotivei defecte la unitatea de tracțiune care poate efectua operațiunile de remediere și punere în funcție a respectivei locomotive, inclusiv RAc.

(2) Dacă defectăunile constatate 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, înscrie în registrul de căi libere, comenzi și mișcare al stației mențiunile asupra condițiilor de circulație a locomotivei de la stația respectivă până la unitatea de tracțiune unde urmează a se efectua remedierile necesare și punerea în serviciu a locomotivei.

(3) 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.

(4) Reglementările de la alin. (1) și (2) se aplică și în cazurile în care defectăunile 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 avariarea unor piese, agregate sau instalații ale locomotivei.

(5) Dacă defecțiunile locomotivei se produc în linie curentă, respectiv dacă evenimentul sau accidentul 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 evenimentelor și accidentelor feroviare.

CAPITOLUL III

Reviziile și reparațiile locomotivelor.

Verificări tehnice efectuate de personalul de locomotivă în parcurs

Art. 42. - (1) Revizia locomotivei constă în verificarea modului de funcționare a agregatelor locomotivei, efectuarea operațiunilor de întreținere a acestora, înlocuirea lubrifianților, pieselor și subansamblurilor necorespunzătoare, restabilirea parametrilor tehnici normali de funcționare precum și probarea agregatelor, echipamentelor și instalațiilor locomotivei în vederea certificării funcționării normale în exploatare până la următoarea revizie.

(2) Reviziile locomotivelor sunt:

a) revizii planificate, efectuate în unități specializate de către personal tehnic de specialitate, în conformitate cu procesele tehnologice aprobate conform reglementărilor specifice pentru fiecare tip de locomotivă;

b) revizii intermediare, efectuate în unități de tracțiune, de către personal tehnic de specialitate, eventual împreună cu personalul de locomotivă;

c) revizii ale echipamentelor de înaltă tensiune montate pe acoperișul locomotivelor și ramelor electrice - RAe.

Art. 43. - (1) Reviziile planificate ale locomotivelor sunt efectuate la intervale conform ciclurilor aprobate prin normativele feroviare din legislația națională, respectiv conform ciclurilor de mentenanță stabilite de către proiectantul/constructorul vehiculelor feroviare.

(2) Entitatea responsabilă cu întreținerea locomotivelor întocmește pachetul de lucrări din cadrul reviziilor planificate, specifice fiecărui tip de locomotivă, cu respectarea ciclurilor de mentenanță, care va fi transmis către atelierul de întreținere.

(3) Entitatea responsabilă cu întreținerea gestionează funcția de efectuare a întreținerii, proprie sau externalizată prin intermediul atelierelor de întreținere, de ale căror rezultate ale activității răspunde, asigurându-se că acestea respectă cerințele și criteriile legislației europene și naționale.

(4) Nomenclatorul lucrărilor de întreținere specifice reviziilor planificate ale locomotivelor, respectiv inspecțiile intermediare obligatorii și criteriile de acceptare sunt cuprinse în specificații tehnice întocmite de entitatea responsabilă cu întreținerea, avizate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR. Specificațiile tehnice sunt utilizate de atelierele de întreținere în activitatea de efectuare a întreținerii locomotivelor în cadrul reviziilor planificate.

(5) Pachetul de lucrări specific reviziei planificate trebuie să cuprindă verificări și probe de funcționare ale pieselor, instalațiilor și echipamentelor a căror lipsă

sau defectare interzice ieșirea locomotivei din unități de tracțiune pentru remorcarea trenurilor sau manevră, precum și verificarea instalației pneumatice și de frână a tipurilor de locomotive, conform anexei 7, respectiv conform instrucțiunilor producătorului, pentru locomotivele cu alte caracteristici decât cele prezentate în anexa 7, precum și revizia echipamentelor de înaltă tensiune montate pe acoperișul locomotivelor și ramelor electrice.

(6) În cazul operațiunilor de revizie, reparație sau al altor verificări efectuate de entitatea care a preluat funcția de efectuare a întreținerii, atribuțiile revizorului de locomotivă prevăzute în anexa 4 se exercită de către personalul acestei entități.

(7) Toate reviziile, rezultatele inspecțiilor, măsurărilor și verificărilor efectuate conform specificațiilor tehnice se consemnează sub semnătură în caietul de bord al locomotivei de către personalul tehnic de specialitate care le-a efectuat.

Art. 44. «abrogat»

Art. 45. «abrogat»

Art. 46. - (1) În linie curentă sau în stații, personalul de locomotivă trebuie să facă verificări - denumite în continuare verificări tehnice la locomotivă - privind modul de funcționare a anumitor instalații și agregate, conform prevederile prezentelor instrucțiuni și a reglementărilor specifice în vigoare pentru fiecare tip de vehicul feroviar motor. Scopul acestor verificări tehnice este de a constata defectele vizibile și/sau sesizabile care pot periclita siguranța circulației și securitatea transporturilor.

(2) Verificările tehnice la locomotivă se efectuează de către personalul de locomotivă, astfel:

a) în parcurs, de către mecanicul ajutor;

b) în stațiile din parcurs în care trenul are oprire mai mare de 3 minute, de către mecanicul de locomotivă;

c) în unitățile de tracțiune sau stațiile unde se face numai schimbul personalului de locomotivă, de către mecanicul de locomotivă care predă serviciul împreună cu mecanicul de locomotivă care preia serviciul.

(3) Orice verificare tehnică la locomotivă se efectuează cu respectarea strictă a reglementărilor specifice și a normelor de protecție a muncii în vigoare pentru fiecare tip de locomotivă în parte.

(4) În timpul verificărilor tehnice la locomotivă se admite oprirea motorului diesel, respectiv deconectarea locomotivei electrice de la rețeaua de energie electrică de tracțiune, numai dacă acest lucru nu periclitează siguranța circulației.

(5) În cadrul verificărilor tehnice la locomotivă se verifică în funcție de tipul și dotările vehiculului feroviar motor după caz, următoarele:

a) starea motorului diesel, presiunile și temperaturile lichidului de răcire și a lubrifianților la locomotivele cu motoare diesel;

b) zgomote anormale în funcționarea motorului diesel, respectiv a motoarelor și generatoarelor electrice;

c) etanșeitatea instalațiilor sub presiune (lichide de răcire, aer comprimat, lubrifianți);

d) supraîncălziri ale agregatelor de forță și ale cablajelor electrice aferente;

e) starea transmisiei, temperatura și presiunea uleiului din transmisia hidraulică și la reductorul-inversor;

f) nivelul și temperatura uleiului din cuva transformatorului principal, la locomotivele și ramele electrice;

g) starea blocurilor de aparate și a mașinilor electrice;

h) starea de încărcare a bateriilor de acumulatori;

i) starea cuzineților, respectiv a rulmenților de osie;

j) starea bandajelor, prin lovirea cu ciocanul. În cazul sunetului dubios, se verifică obligatoriu dacă acestea nu prezintă unul din defectele menționate în Anexa 6;

k) starea suspensiei și a pieselor suspendate;

l) funcționarea aparatelor de măsură și control, inclusiv a instalațiilor de măsură și înregistrare a vitezei;

m) funcționarea lămpilor de control din cabina locomotivei și a luminilor de semnalizare a locomotivei, inclusiv a farului central;

n) verificarea stării de integritate a sigiliilor aparatelor;

o) starea dispozitivului de siguranță și vigilență, fără a descărca conducta generală de aer, când locomotiva este legată la tren și frână;

p) funcționarea pantografelor la locomotivele și ramele electrice.

(6) Verificările tehnice la locomotivă efectuate în stații se vor începe numai după ce locomotiva și trenul au fost asigurate contra pornirii din loc, conform reglementărilor în vigoare.

(7) Personalul de locomotivă trebuie să verifice toate subansamblurile vizibile și accesibile ale locomotivei, fără demontări de piese,

(8) Volumul verificărilor tehnice care se efectuează în timpul opririlor în stație, se va extinde în funcție de timpul de staționare, însă personalul de locomotivă își va organiza activitatea astfel încât locomotiva să poată fi pusă în stare de serviciu în orice moment.

(9) La locomotivele/automotoarele dotate cu instalații computerizate de supraveghere a parametrilor de funcționare, se vor efectua verificările prevăzute în reglementările specifice de exploatare a respectivei locomotive/automotor.

(10) Orice neregulă va fi consemnată în carnetul de bord al locomotivei, în vederea remedierii cu ocazia primei intrări a locomotivei într-o unitate de tracțiune organizată și dotată corespunzător.

Art. 47. - (1) În situația în care personalul de locomotivă constată nereguli în funcționarea agregatelor, echipamentelor sau instalațiilor de pe locomotivă, în timpul remorcării trenului sau la manevră, respectiv cu ocazia verificărilor tehnice la locomotivă, va lua măsuri de remediere, dar numai în conformitate cu ghidurile/îndrumătoarele de exploatare, și numai cu respectarea normelor de protecție a muncii.

(2) 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, conform reglementărilor specifice în vigoare, după care se poate continua remedierea defecțiunilor apărute.

(3) Dacă personalul de locomotivă reușește remedierea defecțiunilor, mecanicul poate renunța la locomotiva de ajutor solicitată, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(4) Este interzisă punerea în mișcare a trenului sau locomotivei după solicitarea locomotivei de ajutor, până la primirea acceptului de renunțare la aceasta, transmis mecanicului conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 48. - (1) Personalul de locomotivă care participă la efectuarea probelor funcționale locomotivei după efectuarea reparațiilor planificate, va efectua o verificare tehnică privind modul de funcționare a instalațiilor și agregatelor de pe locomotivă în conformitate cu prevederile prezentelor instrucțiuni și a reglementărilor specifice în vigoare pentru fiecare tip de locomotivă/automotor.

(2) Orice nereguli constatate cu ocazia verificării efectuate de personalul de locomotivă conform alin. (1) va fi adusă la cunoștință personalului tehnic de specialitate pentru remediere. Personalul care va efectua recepția din punct de vedere tehnic, va verifica modul de remediere a neregulilor constatate de personalul de locomotivă.

Partea a III-a

Organizarea circulației trenurilor

CAPITOLUL I

Puncte de secționare, posturi de mișcare. Sisteme de organizare a circulației trenurilor

Art. 49. - (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 blocului de linie automat - denumit în continuare BLA.

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

(4) În sensul prezentelor instrucțiuni, prin stații se înțeleg și haltele de mișcare.

(5) Posturile de mișcare din 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.

(6) Stațiile, haltele de mișcare și posturile de mișcare din linie curentă sunt deservite de către IDM, exceptând punctele de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, care sunt deservite de către agenți.

Art. 50. - (1) În linie curentă pot funcționa și posturi ajutătoare de mișcare care deservesc joncțiuni ale liniilor operatorilor economici. Acestea nu sunt acoperite de semnale, nu sunt puncte de secționare și servesc pentru eliberarea liniei curențe, după gararea convoiului de manevră pe linia operatorului economic.

(2) Postul ajutător de mișcare este deservit de către IDM, cu excepția posturilor ajutătoare de mișcare situate pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor care sunt deservite de agenți.

(3) În unele cazuri, între punctele de secționare pot exista posturi de macazuri în linie curentă, afiliate unei stații și destinate deservirii unei linii de cale ferată aparținând unui gestionar al infrastructurii feroviare private racordate din linie curentă. Acestea nu sunt puncte de secționare. Reglementări de amănunt privind deservirea și funcționarea posturilor de macazuri din linie curentă se stabilesc în PTE al stației de care aparțin.

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

(2) Pe liniile duble, în cazul în care nu există semnal de intrare pentru circulația de pe linia falsă, respectiv pentru linia din stânga a căii duble, 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, în cazul stațiilor neînzestrate cu semnale de intrare, delimitarea incintei stației se face prin indicatoarele permanente de acoperire ale punctelor de secționare.

(4) Porțiunea de linie cuprinsă între semnalele de intrare a două stații consecutive se numește linie curentă.

Art. 52. - (1) Din punct de vedere al executării serviciului, fiecare punct de secționare cu excepția semnalelor luminoase de trecere ale BLA precum și fiecare tren trebuie să fie sub conducerea unei singure persoane.

(2) În punctele de secționare și posturile din linie curentă, deservite de IDM, care nu sunt situate pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, dreptul de a manipula instalațiile de siguranța circulației, de a cere și de a obține cale liberă, de a dispune executarea tuturor obligațiilor legate de primirea, expedierea, trecerea trenurilor, executarea manevrei, precum și alte operațiuni de exploatare, revine IDM, denumit în continuare IDM dispozitor.

(3) În punctele de secționare situate pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, asupra primirii și expedierii trenurilor decide operatorul de circulație.

(4) În linie curentă, asupra continuării mersului 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.

(5) Asupra trenului aflat în mers precum și asupra continuării mersului trenului oprit care nu este deservit de șef de tren dispune mecanicul locomotivei de remorcarea a trenului.

Art. 53. - (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 bloc de linie semiautomat;
d) circulația trenurilor pe bază de instalație dispecer, cu sau fără tehnică de calcul - conducerea circulației trenurilor și dispunerea executării manevrelor se face de la un post central, de la care sunt acționate prin telecomandă macazurile și semnalele din stații și din linie curentă; circulația trenurilor după sistemul dispecer între punctele de secționare se face pe baza BLA;

e) conducerea centralizată a circulației trenurilor - după ordinele date direct de operatorul de la regulatorul de circulație - pe anumite secții de circulație stabilite de administratorul infrastructurii feroviare publice.

(2) Circulația trenurilor după sistemul înțelegerii telefonice se face la interval de puncte de secționare, pe bază de cale liberă.

(3) Pe secțiile de circulație înzestrate cu BLA, circulația trenurilor se face la intervale de sector de bloc.

(4) Pe secțiile de circulație înzestrate cu instalații de bloc de linie semiautomat, circulația trenurilor se face la interval de stație.

(5) Avizarea mecanicului de locomotivă privind condițiile de circulație în cazul scoaterii din funcțiune a BLA, respectiv în cazul trecerii accidentale de la sistemele de circulație prevăzute la alin. (1) lit. b), c), sau d) la sistemul de circulație al trenurilor pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă, se face prin ordin de circulație.

CAPITOLUL II

Numerotarea trenurilor

Art. 54. - (1) Numerotarea trenurilor de călători și marfă pe rețeaua CFR se face conform reglementărilor specifice întocmite de către administratorul infrastructurii feroviare publice, de acord cu reglementările internaționale.

(2) Fiecărui tren i se atribuie un număr stabilit prin graficul de circulație a trenurilor.

(3) Regula generală în numerotarea trenurilor este:

a) în sensul de la București - număr fără soț;

b) în sensul spre București - număr cu soț.

(4) Pentru trenurile neprevăzute în graficul de circulație a trenurilor, numerele se atribuie prin dispoziția de punere în circulație a trenurilor respective.

(5) În anumite cazuri, numerele trenurilor de călători și marfă pot fi precedate de un indicativ sau urmate de o cifră.

CAPITOLUL III

Mersul trenurilor

Art. 55. - (1) Fiecare tren trebuie să poarte un număr și să circule după un mers dinainte stabilit. Mersul trenurilor se stabilește prin graficul de circulație și este prevăzut în livretele cu mersul trenurilor.

(2) 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.

(3) Conținutul și forma livretelor de mers se stabilesc de întocmitorul planului de mers, conform reglementărilor specifice în vigoare. Livretele se editează de administratorul infrastructurii feroviare publice și se pun la dispoziția operatorilor de transport feroviar.

(4) Extrase din mersul trenului din livret pot fi utilizate pentru trenul respectiv numai dacă acestea conțin toate informațiile cuprinse în livretul de mers.

Art. 56. - 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 suplimentare, prin ordin de circulație în care se specifică: "... circulați în condițiile de circulație din livret ale trenului - numărul", precum și alte condiții de circulație - ora de plecare, suprimarea unor opriri, dacă este cazul.

CAPITOLUL IV

Suprimarea opririlor. Anularea trenurilor. Circulația timpurie a trenurilor

Art. 57. - (1) Pentru trenurile de marfă, pentru garniturile goale de călători precum și pentru anumite trenuri de călători prevăzute în livretele cu mersul trenurilor, în caz de necesitate se admite suprimarea unor opriri sau circulația timpurie - înainte de ora prevăzută în mers.

(2) Se interzice suprimarea opririi trenurilor de călători și mixte în stațiile în care mersul prevede oprire, cu excepția cazurilor prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(3) Anumite trenuri de călători prevăzute în livretele cu mersul trenurilor pot circula fără oprire prin punctele de secționare în care mersul acestora prevedea oprire impusă prin grafic - fără urcare/coborâre călători - atunci când această oprire nu mai este necesară. În acest caz trenul poate circula timpuriu până la prima stație în care acesta are oprire, conform dispoziției operatorului de circulație.

(4) 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.

(5) Circulația timpurie, suprimarea opririi, noile condiții de circulație ale trenului și ora reală a plecării se aduc la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație, înmânat de IDM în ultima stație cu oprire.

(6) 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 prin ordin de circulație a mecanicului.

Art. 58. - (1) În cazul circulației trenurilor de marfă prin stațiile înzestrate cu semnal de intrare care dă indicații asupra poziției semnalului de ieșire, trecerea trenului fără oprire, se face numai pe baza indicației de "liber" a semnalului de ieșire.

(2) În cazul circulației trenurilor fără oprire prin stațiile neînzestrate 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.

CAPITOLUL V

Opriri neprevăzute în graficul de circulație

Art. 59. - În cazul în care necesitățile de exploatare impun oprirea trenului într-o stație prin care urma să treacă fără oprire, se procedează astfel:

a) în stațiile înzestrate cu instalații de centralizare electrodinamică - denumite în continuare CED - și cu instalații de centralizare electronică - denumite în continuare 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, IDM din ultima stație cu oprire aduce la cunoștința mecanicului, prin ordin de circulație, 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 de telecomunicații - TC, că trenul este oprit, pune semnalul de intrare pe liber. Modul în care se convinge IDM că trenul este oprit la semnalul de intrare, se stabilește în PTE.

CAPITOLUL VI

Reguli generale de compunere și legare a trenurilor

Art. 60. - (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 și deservit de cel puțin doi agenți, din care unul este mecanicul de locomotivă.

(1¹) Pot fi deservite numai de către un singur agent - mecanicul de locomotivă trenurile de marfă, conform normelor specifice pentru acest tip de deservire.

(2) Automotoarele, ramele electrice sau diesel, utilaje automotoare pentru mecanizare denumite în continuare UAM - cu sau fără vagoane, precum și locomotivele izolate sunt considerate tot trenuri.

Art. 61. - **(1)** Fiecare tren trebuie să fie compus potrivit reglementărilor specifice în vigoare, precum și a prevederilor cuprinse în planul de formare a trenurilor și în livretele cu mersul trenurilor.

(2) Datele privind compunerea trenurilor - numărul de vagoane și numărul de osii, tonajul de remorcat, masa frânată reală, masa frânată necesară de frânat și lungimea trenului - vor fi trecute în foaia de parcurs a locomotivei/locomotivelor care remorcă trenul.

Art. 62. - Pentru trenurile de marfă prevăzute să circule în rangul VII, în cazul în care în stațiile din parcurs în care se efectuează atașări/detașări de vagoane nu există revizor tehnic de vagoane, se admite ca verificarea condițiilor tehnice ale vagoanelor la introducerea lor în trenuri, să se facă de către personalul de specialitate al OTF/OMF, autorizat să efectueze probele de frână. În cazul în care acest personal nu poate decide dacă unele vagoane pot circula în compunerea trenului, solicită mecanicului să-și dea avizul asupra introducerii acestor vagoane în tren; avizul mecanicului se dă în scris, în rubrica "Mențiuni asupra trenurilor" din foaia de parcurs a locomotivei, iar vagoanele pentru care mecanicul nu și-a dat avizul că pot circula în tren, se rețin în stație.

Art. 63. - Condițiile de circulație stabilite de către revizorul tehnic de vagoane, respectiv de către personalul tehnic de specialitate, în avizul scris dat pentru introducerea în trenuri a vehiculelor feroviare care au fost deraiate, accidentate sau sunt defecte, se aduc la cunoștința mecanicului, de către IDM, prin ordin de circulație.

Art. 64. - Când în compunerea unui tren sunt introduse vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile", IDM avizează mecanicul prin ordin de circulație.

Art. 65. - **(1)** Dezlegarea locomotivei de la tren se face din ordinul IDM, numai după ce garnitura a fost asigurată contra fugirii.

(2) În cazul dezlegării locomotivei împingătoare legate la tren și frână, agentul OTF/OMF care efectuează această operațiune are obligația să pună cupla vagonului de semnal în cârligul de tracțiune, semiacuplările în suporturi și să semnalizeze regulamentar trenul.

CAPITOLUL VII

Documentele însoțitoare ale trenului

Art. 66. - Fiecare tren trebuie să fie însoțit de următoarele documente:

- a)** foaia de parcurs a locomotivei - conform Anexei 1;
- b)** arătarea vagoanelor trenului - conform Anexei 8;

c) nota de repartizare a frânelor de mână - numai pentru trenurile de marfă - conform Anexei 9;

d) documentele de transport ale vehiculelor feroviare din compunerea trenului, conform reglementărilor specifice.

Art. 67. - (1) Foaia de parcurs a locomotivei se întocmește, se completează și se manipulează, după caz, conform reglementărilor cuprinse în Anexa 1.

(2) Datele consemnate în foaia de parcurs se certifică prin semnătură de către personalul care efectuează înscrierea și prin aplicarea ștampilei corespunzătoare postului, dacă aceasta există.

(3) În cazul în care personalul care completează foaia de parcurs nu are ștampilă, certificarea datelor se face prin înscrierea în clar a numelui, prenumelui, funcției și prin semnătura acestuia.

(4) În timpul circulației trenului, foaia de parcurs se păstrează la mecanicul locomotivei.

Art. 68. - (1) Nota de repartizare a frânelor de mână se completează de către IDM, înainte de expedierea trenului și se înmânează șefului de tren sau mecanicului locomotivei care remorcă trenul în cazul în care trenul nu este deservit de șef de tren, pentru a se putea strânge frânele de mână necesare menținerii pe loc.

(2) În cazul trenurilor remorcate cu multiplă tracțiune și fără șef de tren, nota de repartizare a frânelor de mână se predă mecanicului locomotivei din capul trenului. După detașarea locomotivei de multiplă tracțiune, nota de repartizare a frânelor de mână se predă mecanicului locomotivei care remorcă trenul în continuare.

Art. 69. - (1) La trenurile deservite de șef de tren, originalul arătării vagoanelor și după caz, pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului, se predau acestuia.

(2) La trenurile fără șef de tren, pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului se sigilează și se predă mecanicului, împreună cu originalul arătării vagoanelor, fără semnătură de primire. În cazul trenurilor remorcate cu multiplă tracțiune și fără șef de tren, pachetul cu documentele și originalul arătării vagoanelor se predau mecanicului locomotivei din capul trenului.

(3) Mecanicul care remorcă un tren de marfă care nu este deservit de șef de tren nu va pleca cu trenul din stație dacă nu se află în posesia arătării vagoanelor și a pachetului cu documente.

(4) În stațiile în care se schimbă locomotiva trenului, precum și în stația finală, se interzice mecanicului să plece cu locomotiva din stație dacă nu a predat arătarea vagoanelor și pachetul cu documente către agentul OTF stabilit în PTE; în situațiile schimbului de locomotivă sau în cazul scoaterii locomotivei de pe tren, în stații fără personal al OTF, arătarea vagoanelor și pachetul cu documente se predau către personalul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, stabilit în PTE.

CAPITOLUL VIII

Deservirea și echiparea trenurilor

Art. 70. - (1) Trenurile trebuie să fie deservite de către cel puțin doi agenți, din care unul este mecanicul, iar al doilea agent al trenului poate fi: mecanic ajutor, șef de tren sau un alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren. În cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, al doilea agent al trenului poate fi conductor 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. Prin șef de tren, în înțelesul prezentelor instrucțiuni, se înțelege și șeful de manevră de secție.

(2) Trenurile care pot fi conduse și deservite de cel puțin un agent - mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar - sunt:

- a)** automotoarele și ramele electrice sau diesel;
- b)** UAM cu sau fără vagoane;
- c)** locomotiva izolată.

(3) Echipamentele și/sau dispozitivele de siguranță și vigilență din dotarea vehiculelor feroviare prevăzute la alin. (2) lit. a), b) și c), trebuie să îndeplinească cerințele obligatorii impuse, să fie în stare de funcționare și în acțiune.

(4) Trenurile de marfă pentru care s-au prevăzut atașări/detașări de vagoane în stațiile din parcurs, pot fi deservite de partidă de manevră pe secție. În cazul în care aceste trenuri nu sunt deservite de partide de manevră pe secție, operatorul de transport feroviar este obligat să asigure partida de manevră în stațiile respective.

Art. 71. - (1) Trenurile de marfă se îndrumă de regulă, fără agent la urmă.

(2) Îndrumarea trenurilor de marfă cu agent la urmă este obligatorie în cazurile în care:

- a)** lungimea trenului este mai mare decât lungimea maximă admisă pe secția de circulație pe care circulă trenul;
- b)** declivitatea secției de circulație, indiferent de sensul de circulație este mai mare de 21‰ și trenul nu are locomotivă împingătoare legată la tren și frână;
- c)** nu sunt asigurate condițiile de deplasare a celui de al doilea agent al trenului în cazul opririi neprevăzute a trenului în linie curentă, de la locomotivă la urma trenului, în timp de cel mult 12 minute; porțiunile de linie pe care nu sunt asigurate aceste condiții se stabilesc de administratorul infrastructurii feroviare și se comunică operatorilor de transport feroviar care remorcă trenuri pe porțiunea de secție respectivă.

(3) «abrogat»

Art. 72. - Dacă șeful de tren devine inapt pentru serviciu în timpul parcursului, atribuțiile sale sunt preluate de:

- a)** un alt agent stabilit de către OTF, la îndrumarea din stația de domiciliu;

b) mecanicul trenului - în cazul trenurilor deservite numai de mecanic și șef de tren - până la prima stație din parcurs, în care acesta oprește trenul chiar dacă nu are oprire, aducând cazul la cunoștința IDM; acesta avizează operatorul de circulație în vederea înștiințării OTF, pentru remedierea neajunsului.

Art. 73. - (1) Frânele de mână necesare asigurării menținerii trenului pe loc se stabilesc de către IDM la îndrumarea trenului, prin nota de repartizare a frânelor de mână pentru menținerea pe loc și se repartizează de către:

a) mecanic, pentru mecanicul ajutor și alți agenți ai trenului, dacă aceștia există;

b) șeful de tren, dacă există, pentru agenții din partida de tren (de manevră).

(2) «abrogat»

Art. 74. - În timpul parcursului, agenții din partida de manevră a trenului care manevrează pe secție au locul stabilit, de regulă, în vagonul de serviciu, în cazul în care nu se asigură vagon de serviciu, OTF poate dispune ca partida de manevră să aibă locul stabilit în cabina locomotivei din care nu se conduce trenul sau în cabina de conducere la locomotivele dotate cu o singură cabină, cu respectarea reglementărilor în vigoare privind accesul pe locomotivă.

Art. 75. - Locomotivele izolate, precum și alte vehicule feroviare motoare se semnalizează de către mecanicul ajutor sau de către mecanic în cazul deservirii locomotivelor numai de către mecanic.

CAPITOLUL IX

Restricții de viteză

Art. 76. - (1) Toate restricțiile de viteză prevăzute, din linie curentă și de pe liniile de primire-expediere, se aduc la cunoștința mecanicului prin Buletinul de avizare a restricțiilor de viteză - denumit în continuare BAR.

(2) Buletinul de avizare a restricțiilor de viteză se întocmește pentru fiecare decadă a lunii și cuprinde restricțiile de viteză care sunt pe teren în decada respectivă.

(3) Restricțiile de viteză care nu sunt cuprinse în BAR, cele modificate față de 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 ordin de circulație de către IDM din stația de compunere a trenului sau de către IDM din ultima stație cu oprire a trenului. Avizarea mecanicilor cu privire la restricțiile de viteză în stațiile care au posturi deservite de IDM exteriori, se face prin ordin de circulație înmănat de către aceștia, din ordinul IDM dispozitor.

(4) Toate locomotivele, automotoarele și celelalte vehicule cu motor trebuie dotate cu BAR de către OTF/OMF sau operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar care dețin și/sau exploatează respectivele vehicule feroviare, fiind interzisă îndrumarea acestora în stație fără BAR.

(5) În cazul în care, în parcurs, locomotiva nu are BAR corespunzător secției pe care urmează să circule, la solicitarea mecanicului IDM înmânează acestuia un ordin de circulație prin care îi comunică toate restricțiile de viteză existente pe secția de circulație respectivă sau face mențiunea că nu sunt restricții de viteză prevăzute în BAR. În acest caz operatorul de circulație este avizat în scris despre restricțiile de viteză care au fost avizate mecanicului.

(6) Este interzisă introducerea altor restricții de viteză în afara celor cuprinse în BAR valabil în decada respectivă, cu excepția celor neprevăzute și a celor pentru protecția echipelor de lucru,

(7) Restricțiile de viteză de pe liniile stației, altele decât liniile de primire-expediere, precum și cele de pe liniile ferate industriale pe care manevra este executată cu mijloace și personal aparținând OTF/OMF sau operatori economici, nu se trec în BAR. Aceste restricții se aduc la cunoștință personalului de locomotivă prin ordin de circulație, în care se precizează locul unde se află porțiunea de linie slăbită și viteza de circulație maximă admisă.

(8) În cazul locomotivelor de manevră din stațiile tehnice și de triaj, ordinul de circulație pentru avizarea restricțiilor de viteză se poate emite cu valabilitate pentru întreaga tură de serviciu a IDM.

Art. 77. - La trenurile de marfă care circulă pe secții de circulație în care stațiile sunt dotate cu semnale de intrare care dau indicații asupra poziției semnalului de ieșire, avizarea restricțiilor de viteză necuprinse în BAR sau modificate față de BAR se face de către IDM din stația cap de secție sau din stația de formare a trenului, pentru întreaga distanță, până la următoarea stație cap de secție, în care trenul are prevăzută oprire sau până la stația de descompunere în cazul în care aceasta este situată înaintea ultimei stații cap de secție.

Art. 78. - În cazul în care, în timpul unei ploi torențiale, 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.

CAPITOLUL X

Ordinul de circulație

Art. 79. - (1) Ordinul de circulație este un formular tipizat și înseriat, prin care se aduc în scris, la cunoștința mecanicului și după caz, conducătorului manevrei, condiții în legătură cu circulația trenurilor și/sau executarea manevrei.

(2) În ordinul de circulație se înscriu următoarele condiții:

- a) restricțiile de viteză necuprinse în BAR;
- b) restricțiile de viteză modificate față de BAR;
- c) poziția kilometrică a șantierelor mobile pentru restricțiile de viteză cuprinse în BAR;
- d) condiții de circulație, de manevră sau mențiuni rezultate din cazurile prevăzute în instrucțiunile de serviciu;
- e) alte condiții și/sau mențiuni în legătură cu circulația și manevra.

(3) Ordinul de circulație se înmânează mecanicului în toate cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, prevăzute în Anexa 10.

(4) În afară de cazurile prevăzute în Anexa 10, mecanicul de locomotivă este avizat prin ordin de circulație și despre situațiile în care siguranța circulației impune să se ia anumite măsuri, despre care acesta trebuie să ia cunoștință.

Art. 80. - (1) În ordinul de circulație întocmit 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 mersului.

(2) În ordinul de circulație întocmit pentru trenurile de marfă și pentru cele care circulă în condițiile trenurilor de marfă, condițiile de circulație care trebuie aduse la cunoștința mecanicului se înscriu pentru întreaga distanță de avizare.

Art. 81. - (1) Ordinul de circulație se întocmește, de regulă, în două exemplare - unicatul și duplicatul - prin copiere cu hârtie copiativă (indigo), completându-se citeț, fără modificări sau corecturi, cu ștampila subunității emitente și semnătura întocmitorului.

(2) În cazul în care ordinul de circulație trebuie întocmit în mai multe exemplare se folosesc formularele 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.

(3) În cazul în care, din cauza întârzierii, trenul se îndrumă dintr-o stație la o dată ulterioară celei în care trebuia să circule, în ordinul de circulație emis în stația respectivă se înscrie atât data în care trenul trebuia să plece, cât și data reală de plecare a trenului.

(4) Înmânarea ordinului de circulație se face după semnarea de către primitor a duplicatului - exemplar care rămâne la carnet.

Art. 82. - (1) În cazul în care trenul circulă cu multiplă tracțiune, unicatul ordinului de circulație se înmânează mecanicului locomotivei din capul trenului și câte o copie celorlalți mecanici, cu semnături de primire aplicate pe exemplarul care rămâne la carnet.

(2) În cazul remorcării trenului cu multiplă tracțiune, mecanicul locomotivei din capul trenului trebuie să fie înștiințat prin ordin de circulație despre: numărul locomotivelor de remorcare, seria și poziția acestora, distanța pe care circulă, precum și dacă locomotiva împingătoare este sau nu legată la tren și frână.

(3) În cazul în care trenul circulă cu locomotivă împingătoare nelegată la tren, care urmează să se înapoieze în stație, după împingerea trenului până la locul fixat din linie curentă, se înmânează mecanicului locomotivei împingătoare o copie a ordinului de circulație 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 acest ordin de circulație.

Art. 83. - (1) Ori de câte ori este necesar ca într-o stație din parcurs să se aducă în scris, la cunoștința mecanicului alte condiții de circulație, iar acesta este în posesia unui ordin de circulație emis anterior din care nu s-au consumat

toate condițiile înscrise, trebuie să se emită un nou ordin de circulație în care se precizează atât noile condiții de circulație cât și cele rămase valabile. În acest caz, ordinul de circulație emis anterior se retrage și se atașează la duplicatul noului ordin de circulație emis.

(2) În cazul când ordinul de circulație a fost înmănat mecanicului și se impune reținerea trenului în stație, ordinul de circulație trebuie retras imediat de la mecanic.

(3) În cazul opririi unui tren într-o stație în care nu este prevăzută oprirea, ordinul de circulație nu se retrage și rămâne valabil, 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 un alt ordin de circulație, în care s-au înscris condiții de circulație și manevră cu caracter local, care își pierde valabilitatea după plecarea trenului din stația respectivă.

Art. 84. - (1) La trenurile de călători și mixte, ordinul de circulație se înmânează mecanicului de către IDM care expediază trenul. La aceste trenuri, ordinul de circulație se poate înmâna și după ce semnalul de ieșire a fost pus pe liber.

(2) La celelalte trenuri, ordinul de circulație se înmânează din ordinul IDM dispozitor de către IDM exterior sau de către alt agent al administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare stabilit în PTE.

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

(4) Pentru trenurile cu șef de tren oprite în linie curentă, ordinul de circulație 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.

CAPITOLUL XI

Operațiuni pregătitoare în vederea îndrumării trenului

Art. 85. - (1) La sosirea în stație a locomotivei de remorcă a trenului, când se atașează la tren locomotiva pentru remorcarea trenului/locomotivele pentru multiplă tracțiune, sau când IDM trebuie să facă înscrieri în foaia de parcurs a locomotivei, mecanicul de locomotivă înmânează foaia de parcurs IDM sau unui agent al stației/trenului prevăzut în PTF, care se prezintă în acest scop la locomotivă.

(2) Completarea foi de parcurs se face conform Anexei 1 și reglementărilor specifice în vigoare.

(3) În stațiile de îndrumare și în stațiile din parcurs, foaia de parcurs a locomotivei care remorcă trenul și foaia de parcurs a vagonului WIT se manipulează de impiegatul de mișcare, șeful de tren și revizorul tehnic de vagoane, pentru completarea cu datele privind compunerea, revizia tehnică,

frânarea și încălzirea trenului, manevre executate, număr de vagoane, precum și alte date și observații.

(4) Datele consemnate în foaia de parcurs vor fi certificate prin semnătura agentului care a făcut înscrierea și prin aplicarea ștampilei. Dacă agentul nu are ștampilă, corectitudinea datelor înscrise în foaia de parcurs se certifică prin înscrierea în clar a numelui și prenumelui agentului care efectuează înscrierea datelor și prin semnătura acestuia.

(5) În stațiile unde se atașează la tren locomotiva/locomotivele pentru remorcarea trenului cu multiplă tracțiune, IDM sau un agent al trenului/stației prevăzut în PTE va înscrie în foaia de parcurs a fiecărei locomotive datele referitoare la celelalte locomotive active din compunerea trenului, legate sau nelegate la trenul respectiv.

(6) În stațiile de formare sau în care trenul a suferit modificări în compunere, datele privind compunerea și frânarea trenului se vor înscrie în foaia de parcurs a locomotivei/locomotivelor de remorcă, după arătarea vagoanelor, de către IDM sau alt agent stabilit prin PTE, respectiv de șeful de tren sau șeful de manevră de secție dacă există; arătarea vagoanelor va fi verificată în prealabil de către IDM. Datele înscrise în foaia de parcurs a locomotivei nu vor fi trecute și în ordinul de circulație.

(7) În cazul trenurilor prevăzute în livret să schimbe numărul în parcurs fără modificarea datelor privind compunerea și frânarea trenului, completarea foi de parcurs se face de mecanicul de locomotivă fără a mai fi necesară aplicarea ștampilei.

(8) Foaia de parcurs completată cu datele cerute de reglementările specifice în vigoare se înmânează mecanicului de locomotivă de către IDM sau un agent al stației/al trenului, înainte de expedierea trenului.

Art. 86. - (1) La trenurile de călători compuse din vagoane echipate cu instalații de climatizare și surse de producere a tensiunilor pentru serviciile auxiliare alimentate cu tensiunea de 1500 V, legarea conductei de înaltă tensiune a trenului la locomotiva de remorcă se face în tot timpul anului.

(2) Când remorcarea trenurilor de călători se face în multiplă tracțiune, alimentarea cu tensiunea de 1500 V a conductei de înaltă tensiune a trenului se face de către locomotiva a doua în ordinea așezării în capul trenului, denumită în continuare locomotivă pentru multiplă tracțiune.

(3) Când locomotiva pentru multiplă tracțiune nu poate furniza tensiunea de 1500 V, alimentarea conductei generale de înaltă tensiune se face de către locomotiva din capul trenului, numai dacă instalațiile locomotivei pentru multiplă tracțiune permit acest mod de lucru.

(4) Dacă la trenurile de călători, în afara locomotivei de remorcă și a locomotivei pentru multiplă tracțiune se mai atașează în capul trenului o locomotivă inactivă conform reglementărilor specifice în vigoare, locomotiva inactivă trebuie să îndeplinească condițiile necesare pentru încălzirea electrică a trenului de către locomotiva pentru multiplă tracțiune, respectiv de către locomotiva de remorcă.

(5) Atunci când la îndrumare sau în parcurs, la instalația de alimentare cu tensiunea de 1500 V a conductei de înaltă tensiune a trenului apar defecțiuni ce nu se pot remedia în timp de 10 minute, mecanicul de locomotivă va aviza șeful de tren și IDM despre situația apărută; IDM va comunica imediat conținutul avizării operatorului de circulație, care va dispune după caz măsurile ce se impun.

(6) Maneta de comutare a instalației de alimentare cu tensiunea de 1500 V a conductei generale de înaltă tensiune a trenului și cheia cuplei electrice de înaltă tensiune de la locomotiva/locomotivele care nu alimentează cu energie conducta generală de înaltă tensiune a trenului se vor preda mecanicului locomotivei care alimentează conducta generală de înaltă tensiune a trenului.

Art. 87. - (1) Încălzirea trenurilor de călători se face conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Preîncălzirea înaintea îndrumării și încălzirea în parcurs a automotoarelor se va face de către personalul care le deservește.

Art. 88. - (1) Înainte de îndrumarea trenului, schimbătoarele de regim "marfă - persoane" sau "marfă - persoane - rapid" din instalațiile de frână a locomotivelor active din compunerea trenului se vor așeza în poziția corespunzătoare felului de tren remorcat.

(2) La locomotiva din capul trenului instalația de control punctual a vitezei se va comuta în poziția corespunzătoare trenului remorcat, astfel:

a) în poziția "M" la trenurile de marfă și similare lor;

b) în poziția "P" pentru trenurile de călători și marfă care circulă cu viteza maximă prevăzută în livret de 100 km/h;

c) în poziția "R" la trenurile de călători care circulă cu viteză maximă prevăzută în livret mai mare de 100 km/h.

(3) Instalațiile de control punctual al vitezei din dotarea celorlalte locomotive din compunerea trenului se vor scoate din funcție, conform prevederilor specifice fiecărei instalații; în carnetele de bord ale locomotivelor se vor face însemnările corespunzătoare, prevăzute în Anexa 2 și în reglementările specifice în vigoare.

(4) Dacă locomotivele sunt dotate cu instalații de control continuu al vitezei trenurilor, se vor efectua operațiunile prevăzute în reglementările specifice de exploatare a acestor instalații.

(5) Dacă locomotiva este dotată cu instalații de înregistrare a parametrilor de funcționare a locomotivei, mecanicul va efectua operațiunile de înregistrare a datelor cerute de reglementările specifice de exploatare ale instalațiilor respective, după caz.

Art. 89. - Înainte de îndrumarea trenului, mecanicul de locomotivă este obligat să verifice dacă:

a) instalația de înregistrare a parametrilor de funcționare a locomotivei este în stare corespunzătoare de funcționare și ceasul instalației indică ora reală;

b) lungimea benzii înregistratoare este suficientă - pentru instalațiile dotate cu benzi înregistratoare - starea acesteia, precum și, dacă resortul de orologerie

al mecanismului de indicare și înregistrare a orei este strâns. Verificările se vor efectua conform reglementărilor specifice fiecărei instalații în parte;

c) au fost efectuate înscrisurile în foaia de parcurs a locomotivei conform reglementărilor specifice în vigoare, inclusiv dacă pe foaia de parcurs există semnăturile agenților autorizați care au efectuat revizia tehnică și proba frânelor la tren;

d) tonajul trenului înscris în foaia de parcurs nu depășește tonajul înscris în livret și dacă masa frânată reală a trenului este cel puțin egală cu masa frânată necesară de frânat, conform livretului de mers;

e) presiunea aerului din instalația pneumatică și de frână este la valoarea de regim;

f) parametrii de funcționare ai locomotivei/automotorului se încadrează în valorile prescrise, inclusiv valoarea curentului din circuitele alimentate din conducta generală de înaltă tensiune a trenului;

g) este în posesia documentelor trenului, în cazul trenurilor de marfă nedeservite de șef tren, conform art. 66 și dacă în arătarea trenului sau în nota de frâne sunt menționi privind vagoane cu saboți din materiale compozite tip K sau L-L;

h) la locomotiva cu abur, dacă focul este activat, cazanul alimentat suficient cu apă și adus la presiunea de regim.

Art. 90. - (1) Înainte de îndrumarea trenului, personalul de locomotivă consultă și își însușește:

a) toate prevederile înscrise în livretul de mers la pagina corespunzătoare trenului pe care urmează să-l remorce sau în condițiile în care urmează să circule. Se vor urmări în mod deosebit stațiile în care trenul are oprire, vitezele maxime de circulație, timpii de mers, precum și celelalte înscrisuri legate de circulația trenului, consemnate în livretul de mers;

b) prevederile din BAR corespunzătoare secției de circulație pe care urmează să remorce trenul.

(2) În situațiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, după primirea unui ordin de circulație, personalul de locomotivă este obligat să-și însușească conținutul acestuia, în care scop, mecanicul îl va citi cu voce tare mecanicului ajutor/fochistului, iar acesta va repeta conținutul cu voce tare și va semna unicatul care rămâne la mecanic; în cazul conducerii simplificate obligațiile privind ordinul de circulație revin numai mecanicului de locomotivă.

CAPITOLUL XII

Reglementări privind ocuparea liniei curențe

Art. 91. - (1) Ocuparea liniei curențe de către un tren se face numai în baza ordinului de plecare.

(2) Pentru trenurile de călători sau mixte, ordinul de plecare se dă astfel:

a) în stații înzestrate cu semnale de ieșire la fiecare linie, cu semnale de parcurs sau cu semnale de ieșire de grup și indicator de linie aprins, prin:

- indicația de liber a semnalului de ieșire de la linia de unde se expediază trenul, a semnalului de parcurs, respectiv a semnalului de ieșire de grup și indicatorul de linie aprins, indicând cifra corespunzătoare liniei de la care se expediază trenul;

- semnalul "pornirea trenului" dat de IDM;

b) în stații cu semnal de ieșire de grup fără indicator de linie sau cu indicator de linie stins, prin:

- indicația de liber a semnalului de ieșire de grup fără indicator de linie sau cu indicator de linie stins care deservește linia de unde se expediază trenul;

- ordinul de circulație înmănat mecanicului în care se menționează că trenul se expediază cu indicatorul de linie al semnalului de grup stins;

- semnalul "pornirea trenului" dat de IDM;

c) în stații înzestrate cu semafoare de ieșire de grup, prin:

- indicația de liber a semaforului de ieșire de grup;

- semnalul "pornirea trenului" dat de către IDM;

d) în stațiile fără semnal de ieșire de la linia de unde se expediază trenul, prin semnalul "pornirea trenului" dat de IDM;

e) în stațiile de pe secțiile cu sistem de circulație dispecer sau în anumite stații înzestrate cu instalații CED și CE, aprobate de administratorul infrastructurii feroviare, prin:

- indicația de liber a semnalului de ieșire,

- semnalul "pornirea trenului" dat de către un agent;

f) în haltele de călători, în punctele de oprire în linie curentă și în punctele de secționare de pe secțiile cu sistem de circulație dispecer fără IDM sau alt agent, precum și în cazurile de oprire neprevăzută a trenului în linie curentă, prin semnalul «pornirea trenului», dat de către 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, de către 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.

(3) În cazurile de la alin. (2), lit. b, c, și d, dacă în stație se află mai multe trenuri de expediat în aceeași direcție, IDM dă semnalul "pornirea trenului" de lângă locomotiva trenului care se expediază.

(4) 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 aflat în cabina de conducere a locomotivei.

(5) În cazul deservirii simplificate a locomotivei, când clădirea stației se află pe partea stângă a sensului de mers, mecanicul se deplasează în stânga cabinei de conducere a 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.

Art. 92. - (1) La celelalte trenuri ordinul de plecare se dă astfel:

a) în stații cu semnal de ieșire la fiecare linie - prin indicația de liber a semnalului de ieșire;

b) în stații înzestrate cu semnale de ieșire de grup și indicator de linie aprins - prin indicația de liber a semnalului luminos de ieșire de grup și a indicatorului de linie aprins indicând numărul liniei de la care se expediază trenul;

c) în stații înzestrate semnale de ieșire de grup fără indicator de linie sau cu indicator de linie stins, prin:

- indicația de liber a semnalului de ieșire de grup, fără indicator de linie sau cu indicatorul de linie stins;

- semnalul "pornirea trenului" dat de către IDM, de lângă locomotiva trenului care se expediază;

- ordinul de circulație înmănat mecanicului în care se menționează că trenul se expediază cu indicatorul de linie al semnalului de grup stins;

d) în stații înzestrate cu semafoare de ieșire de grup, prin:

- indicația de liber a semaforului de ieșire de grup;

- semnalul "pornirea trenului" dat de către IDM, de lângă locomotiva trenului care se expediază;

e) în stațiile fără semnal de ieșire la linia de la care se expediază trenul, prin semnalul "pornirea trenului" dat de către IDM, de lângă locomotiva trenului care se expediază.

(2) În cazurile prevăzute la alin. (1) literele c) și d) când semnalul "pornirea trenului" nu poate fi dat de către IDM de lângă locomotiva trenului care se expediază, ordinul de plecare a trenului se dă prin ordin de circulație cu mențiunea "Liber la de la linia ... stația" înmănat mecanicului, din ordinul IDM, de către un alt agent din subordinea sa.

(3) În cazul în care ordinul de circulație a fost înmănat mecanicului și se impune reținerea trenului în stație, ordinul de circulație se retrage imediat de la mecanic, se anulează și se atașează la copia rămasă la carnet.

Art. 93. - **(1)** Trecerea trenurilor care circulă fără oprire prin punctele de secționare se face pe baza indicației de liber a semnalului de ieșire.

(2) Trecerea trenurilor care circulă fără oprire prin punctele de secționare fără semnal de ieșire, se face pe baza semnalului "trecerea fără oprire" dat de către IDM.

Art. 94. - Ordinul de plecare pentru trenurile care pleacă dintr-un punct de secționare, pe timp cu vizibilitate redusă sau când indicația de liber a semnalului de ieșire nu se poate observa de către mecanic, 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) ordin de circulație înmănat mecanicului printr-un agent, la trenurile de marfă.

Art. 95. - În cazul când necesitățile impun expedierea unui tren de pe o linie neînzestrată cu semnal luminos de ieșire, aflată într-o stație situată pe o secție înzestrată cu bloc de linie automat, expedierea trenului se face în condițiile

prevăzute pentru cazul defectării semnalului luminos de ieșire, potrivit reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 96. - (1) În toate cazurile în care locomotiva de remorcare a trenului se află după semnalul de ieșire, ordinul de plecare se dă prin ordin de circulație înmănat mecanicului, în care se precizează indicația semnalului de ieșire și se menționează: "Trenul numărul ... este liber la stația"

(2) În stațiile situate pe secții de circulație înzestrate cu BLA, dacă locomotiva de remorcare a trenului se află după semnalul de ieșire, în cazul în care acesta nu se poate pune pe "liber", pentru expediere se procedează conform reglementărilor specifice în vigoare pentru cazul defectării semnalului luminos de ieșire.

Art. 97. - (1) În cazul în care după darea ordinului de plecare, trenul este oprit în incinta stației înzestrate cu semnal de ieșire, continuarea mersului se face astfel:

a) dacă locomotiva de remorcare a trenului a oprit înaintea semnalului de ieșire în poziție pe liber, 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 dă indicație de oprire și nu se poate manipula pe liber, continuarea mersului se face în condițiile prevăzute pentru trecerea pe lângă semnalul de ieșire defect în poziția pe oprire;

b) dacă locomotiva de remorcare a trenului a oprit după depășirea semnalului de ieșire cu indicația de "liber", continuarea mersului se face conform prevederilor art. 91, alin. (1) din prezentul capitol, după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea;

c) dacă trenul a fost expedit cu semnalul de ieșire pe oprire și locomotiva de remorcare a 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 ordinului de circulație care a fost înmănat 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 de remorcare a trenului 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 de remorcare a 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 ordinului de circulație, cu mențiunea: "Liber la stația circulați cu viteza de cel mult 20 km/oră în zona macazurilor la ieșire".

(2) În cazul în care după darea ordinului de plecare, trenul este oprit în incinta unei stații neînzestrate cu semnal de ieșire, continuarea mersului se face după

înlăturarea cauzelor care au impus oprirea, respectând condițiile din ordinul de circulație ce a fost înmănat la expediere.

(3) În cazurile prevăzute la alin. (1) și (2) în care este necesară înmânarea unui ordin de circulație, aceasta se poate face din ordinul IDM și de către un alt agent din subordinea acestuia.

Art. 98. - Înapoierea în stație a unui tren expedit până la un punct din linie curentă, respectiv a locomotivei împingătoare nelegată la tren, se face pe baza condițiilor prevăzute în ordinul de circulație înmănat la expediere.

CAPITOLUL XIII

Oprirea și gararea trenurilor în stație

Art. 99. - (1) Trenurile care au oprire în stație se primesc cu semnalul de ieșire pe oprire.

(2) La trenurile de călători și mixte care au opriri de cel mult 3 minute, semnalul de ieșire se poate pune pe liber numai după ce trenul s-a angajat pe linia de primire.

(3) În stațiile necentralizate electrodinamic, situate pe secții de circulație cu trafic redus, în care administratorul infrastructurii feroviare publice a aprobat ca serviciul de mișcare să se execute de către IDM și un singur acar pentru ambele capete ale stației, primirea trenurilor de călători și mixte, cu oprire în stație, se poate face și cu semnalul de ieșire pe liber.

Art. 100. - (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, un agent al trenului 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. 101. - (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 sau un agent al trenului 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 de la ieșire;
- 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 înștiințat prin ordin de circulație 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 ordin de circulație, 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 program de manevră pe care îl aduce la cunoștința posturilor de macazuri interesate prin dispoziție scrisă și mecanicului prin ordin de circulație.

(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 ordin de circulație, ora până la care locomotiva staționează dincolo de marca de siguranță; în cazul în care nu este în posesia ordinului de circulație, mecanicul dă semnale de alarmă cu fluierul sau sirena locomotivei până la primirea ordinului de circulație.

(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 ordin de circulație.

Art. 102. «abrogat»

Art. 103. - În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, în cazul în care indicația de liber a semnalului de intrare s-a anulat în fața trenului și locomotiva a depășit semnalul pe oprire, primirea trenului în stație se face în baza ordinului de circulație înmănat mecanicului.

CAPITOLUL XIV

Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație

Art. 104. - **(1)** În cazul în care trenul este oprit, datorită constatării la tren a unor defecte care periclitează siguranța circulației și securitatea transporturilor, constatarea cauzelor care au produs defectele respective, 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) Noile condiții de circulație 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.

CAPITOLUL XV

Eliberarea liniei curente sau a liniei directe dintr-o stație CFR

Art. 105. - Atunci când mijlocul de tracțiune ce asigură remorcarea unui tren în circulație sau a unui convoi de manevră nu mai poate asigura remorcarea trenului/convoifului de manevră dintr-un punct din linie curentă sau de pe linia directă a unei stații, producându-se întreruperea traficului feroviar, administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare și operatorii de transport feroviar au obligația de a elibera cu prioritate linia curentă, respectiv linia directă din stația unde se află trenul respectiv.

Art. 106. - Pentru reluarea circulației pe linia curentă sau pe linia directă din stația unde se află trenul respectiv mecanicul de locomotivă solicită IDM din stația cea mai apropiată locomotivă de ajutor, conform prevederilor din reglementările specifice în vigoare;

Art. 107. - (1) 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 ordin de circulație.

(2) Expedierea locomotivei de ajutor în linie curentă închisă se face în baza ordinului de circulație înmănat mecanicului de către IDM, în care se menționează condițiile 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.

Art. 108. - (1) După cuplarea la tren, conform reglementărilor specifice în vigoare, mecanicul locomotivei de ajutor va lua la cunoștință:

- a) numărul trenului pe care urmează să îl remorce;
- b) codul locomotivei defecte;
- c) codul unității de tracțiune de domiciliu al locomotivei defecte și operatorul de transport feroviar care exploatează locomotiva respectivă;
- d) datele privind remorcarea și frânarea trenului - tonajul și lungimea trenului, masele frânate cu frâna automată și de mână, după livret și reale, modul de repartizare a frânelor de mână active din tren;
- e) eventualele mențiuni asupra trenurilor, efectuate în foaia de parcurs a locomotivei defecte, care afectează circulația trenului pe porțiunea de linie unde urmează să circule cu locomotiva de ajutor;
- f) înscrierile din ordinul de circulație primit de mecanicul locomotivei defecte privind circulația trenului pe porțiunea de linie unde urmează să circule cu locomotiva de ajutor, după caz.

(2) Datele prevăzute la alin. (1) se vor lua la cunoștință, după caz, din arătarea vagoanelor trenului, din foaia de parcurs a locomotivei defecte respectiv din

ordinul de circulație înmănat mecanicului locomotivei defecte, și se vor înscrie de către mecanicul locomotivei de ajutor în foaia de parcurs a locomotivei de ajutor, la rubricile respective.

(3) Dacă locomotiva de ajutor nu are BAR pentru secția pe care urmează să remorce trenul respectiv, mecanicul locomotivei de ajutor va solicita mecanicului locomotivei defecte BAR cu care această locomotivă este dotată, urmând a fi înapoiat în stația unde se detașează locomotiva de ajutor.

Art. 109. - (1) Mecanicul locomotivei defecte trece în cabină de conducere a locomotivei de ajutor, ia la cunoștință condițiile înscrise în ordinul de circulație înmănat la expedierea locomotivei de ajutor, după care conduce trenul în condițiile stabilite.

(2) Dacă mecanicul locomotivei defecte nu este autorizat să conducă tipul de locomotiva acordată ca locomotivă de ajutor, mecanicul locomotivei de ajutor conduce trenul ca mecanic asistent, sub supravegherea mecanicului locomotivei defecte.

(3) În situațiile prevăzute la alin. (1) și (2), mecanicul locomotivei defecte va pregăti locomotiva defectă pentru a circula în stare inactivă, iar în cabina de conducere a locomotivei defecte va rămâne mecanicul locomotivei de ajutor, mecanicul ajutor dacă există sau șeful de tren, după caz.

(4) Mecanicii celor două locomotive vor face înscrierile corespunzătoare în foile de parcurs ale locomotivelor respective.

Partea a IV-a

Efectuarea serviciului privind circulația trenurilor

CAPITOLUL I

Ieșirea/intrarea locomotivelor din/în unitățile de tracțiune

Art. 110. - (1) Pentru ieșirea locomotivei dintr-o unitate de tracțiune, după primirea foii de parcurs de la șeful de tură care îndrumă locomotiva și după efectuarea tuturor operațiunilor de pregătire pentru punerea în serviciu a locomotivei, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare, personalul de locomotivă își ocupă locurile normale de lucru iar mecanicul conduce locomotiva până la postul de control conform reglementărilor stabilite prin planul tehnic de exploatare al unității de tracțiune respective.

(2) Când este necesară intrarea locomotivei într-o unitate de tracțiune, după dezlegarea de la tren mecanicul conduce locomotiva la postul de control în conformitate cu reglementările specifice în vigoare și planul tehnic de exploatare al stației.

(3) După sosirea locomotivei la postul de control pentru intrare/ieșire din unitatea de tracțiune, mecanicul înmânează foaia de parcurs agentului care deservește postul respectiv, direct sau prin mecanicul ajutor.

(4) Dacă locomotiva circulă cuplată cu un vagon WIT mecanicul va înmâna agentului de la postul de control și foaia de parcurs a acestui vagon.

(5) Agentul de la postul de control va înregistra în foaia/foile de parcurs, la rubrica "ieșit locomotiva la post control" respectiv "intrat locomotiva la post control" ziua, luna, ora și minutul ieșirii/intrării locomotivei respectiv vagonului WIT la postul de control după care va semna și va aplica ștampila postului.

(6) Mecanicul verifică dacă datele înscrise de agent corespund realității și dacă sunt completate în rubricile corespunzătoare ale foi de parcurs.

Art. 111. - (1) Locomotivele pot circula în ambele sensuri între stație și unitatea de tracțiune astfel:

a) câte o singură locomotivă/automotor, - locomotivă izolată;

b) în convoi format din una sau mai multe locomotive la care pot fi legate unul sau mai multe vagoane, inclusiv vagoane WIT.

(2) Condițiile de circulație a locomotivelor izolate sau în convoi și a automotoarelor cu sau fără remorci între unitatea de tracțiune și stația care deservește respectiva unitate de tracțiune se reglementează prin planul tehnic de exploatare a stației respective.

(3) Vehiculele feroviare care circulă în convoi între unitatea de tracțiune și stație și invers vor fi legate între ele și la frâna automată, iar conducerea și frânarea convoiului se va face de la postul de conducere al locomotivei din capul convoiului.

Art. 112. - (1) Circulația și manevra locomotivelor izolate sau în convoi și a automotoarelor, cu sau fără remorci, pe liniile stației se face pe baza semnalelor optice și acustice, date de personalul posturilor de macazuri și a indicațiilor semnalelor fixe de manevră, dacă există, completate, după caz, cu comunicările făcute de către IDM prin radiotelefon.

(2) În stațiile înzestrate cu instalații CED și CE, manevra vehiculelor feroviare de la alin. (1) pe liniile stației se face pe baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase de manevră, completate după caz, cu comunicările făcute de către IDM prin radiotelefon.

(3) Extrase din PTE al stațiilor unde se efectuează schimbul locomotivelor de remorcă, precum și a stațiilor unde se efectuează manevrarea vehiculelor feroviare, cuprinzând reglementări de amănunt privind circulația locomotivelor între unitatea de tracțiune și stație precum și reglementări specifice modului de lucru la manevra în stațiile respective se transmit la OTF/OMF interesați la cererea scrisă a acestora adresată administratorului/gestionarului de infrastructură, pentru instruirea personalului de locomotivă.

Art. 113. - (1) Pe parcursul de la postul de control la tren, personalul de locomotivă și orice alt personal care se află în cabina de conducere trebuie să-și ocupe locurile normale și să urmărească indicațiile semnalelor fixe și semnalele date de personalul stației cu instrumente portative.

(2) Mecanicul și mecanicul ajutor își vor comunica reciproc indicația semnalelor fixe, semnalele date de personalul stației și de alți agenți ai căii ferate, eventualele comunicări primite de la IDM prin instalația de radiotelefon.

(3) Nu se vor depăși mărcile de siguranță până când personalul de locomotivă nu se va convinge că indicațiile semnalelor fixe și semnalele date cu

instrumente portative sunt date pentru locomotiva/automotorul pe care le conduc și/sau le deserveșc.

(4) Dacă personalul de locomotivă constată indicații eronate sau dubioase ale semnalelor fixe sau date de agenții stației cu instrumente portative, va lua măsuri de oprire imediată a locomotivei/automotorului și va solicita IDM remedierea situației.

(5) Când locomotiva circulă cu vagon WIT, mașinistul WIT este obligat să acționeze semnalul de alarmă în caz de pericol.

Art. 114. - (1) Conducerea locomotivelor/automotoarelor dotate din construcție cu cabine de conducere la ambele capete, se face de la postul de conducere din față.

(2) Conducerea locomotivelor dotate din construcție cu o singură cabină de conducere se va face de la postul de conducere din partea dreaptă a sensului de mers.

(3) Dacă vizibilitatea liniilor, semnalelor, peroanelor dintr-o stație impune conducerea locomotivelor de la un anumit post, acest lucru va fi stabilit de administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare împreună cu OTF/OMF, prin convenții care vor fi anexate la PTE al stației respective.

CAPITOLUL II

Cuplarea, legarea și dezlegarea locomotivelor la și de la trenuri

Art. 115. - (1) Cuplarea locomotivei la trenurile de călători, mixte sau la vagoane ocupate cu oameni, se face pe baza semnalelor date de un agent al trenului sau alt agent al OTF.

(2) La trenurile de marfă, mecanicul se va apropia cu deosebită atenție de garnitura trenului și va cupla locomotiva astfel încât să nu producă tamponarea primului vehicul feroviar remorcat din tren.

(3) În toate cazurile, mecanicul va opri locomotiva la o distanță de cel puțin 2 metri înaintea primului vehicul feroviar remorcat din compunerea trenului, după care face cuplarea.

(4) Când garnitura trenului este acoperită înspre locomotivă cu disc roșu, mecanicul va opri în fața discului și va cupla la tren numai după ridicarea acestuia de către agentul autorizat.

(5) Înainte de atașarea locomotivei la trenurile de marfă și trenuri de călători grele, mecanicul va nisipa linia pentru a preveni patinarea roților locomotivei la demarare, evitând însă nisiparea macazurilor.

Art. 116. - (1) Legarea și dezlegarea locomotivei sau a automotoarelor la și de la tren și frână se face cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare, de către personalul operatorului de transport feroviar.

(2) După legarea la tren a locomotivei și asigurarea acesteia contra pornirii din loc, mecanicul verifică dacă legarea locomotivei de primul vehicul remorcat din tren s-a executat în conformitate cu reglementările specifice în vigoare, astfel încât:

a) cupla activă este cupla locomotivei;

- b) legarea locomotivei la tren este făcută corespunzător;
- c) diferența între centrele tampoanelor locomotivei și ale primului vehicul remorcat din tren se încadrează în valorile stabilite;
- d) tubul de aer pentru conducta generală și, după caz, tubul de aer pentru conducta de 10 bar sunt cuplate etanș și robinetele frontale de aer sunt deschise;
- e) la trenurile de călători încălzite cu abur, tubul de abur este cuplat etanș și fișa de încălzire electrică este asigurată;
- f) la trenurile de călători compuse din vagoane cu încălzire electrică și/sau surse statice, conducta generală de înaltă tensiune a trenului a fost legată la locomotivă conform prevederilor din reglementările specifice în vigoare.

Art. 117. - (1) Legarea și dezlegarea locomotivelor între ele se face de către mecanicul ajutor, astfel:

- a) legarea se face de către mecanicul ajutor al locomotivei care staționează;
- b) dezlegarea se face de mecanicul ajutor de la locomotiva care se detașează;
- c) legarea și dezlegarea locomotivelor între ele în cazul în care o locomotivă este condusă în sistem simplificat și cealaltă este condusă în echipă completă se va face de către mecanicul ajutor al locomotivei cu echipă completă.

(2) Legarea și dezlegarea locomotivelor între ele, când sunt deservite numai de mecanic, se face de către un agent al OTF/OMF.

Art. 118. - (1) Dezlegarea locomotivei de la tren se face din ordinul IDM, transmis direct prin instalații de telecomunicații sau printr-un agent autorizat al operatorului de transport feroviar, numai după ce garnitura a fost asigurată contra fugirii.

(2) Înainte de dezlegarea locomotivei de la tren, mecanicul va da semnalul "Strânge frâna" cu fluierul locomotivei.

(3) În cazul dezlegării locomotivei împingătoare legate la tren și frână, agentul operatorului de transport feroviar care efectuează această operație are obligația să pună cupla vagonului de semnal în cârligul de tracțiune, semiacuplările în suport și să semnalizeze trenul conform reglementărilor specifice în vigoare.

CAPITOLUL III

Obligațiile personalului de locomotivă în vederea ocupării liniei curente

Art. 119. - (1) Înainte de plecarea trenului dintr-o stație, personalul de locomotivă este obligat să consulte livretul de mers, BAR-ut și ordinul de circulație asupra condițiilor de circulație a trenului respectiv, comunicându-le reciproc.

(2) Înainte de plecarea din stație, personalul de locomotivă trebuie să își ocupe locurile normale de lucru, urmărind indicațiile semnalelor fixe și semnalele date de personalul stației sau al trenului.

(3) Personalul de locomotivă verifică și își comunică reciproc dacă indicația semnalului de ieșire este pe liber pentru trenul pe care îl remorcă.

(4) Mecanicul pune trenul în mișcare la ora prevăzută în livretul de mers sau în ordinul de circulație numai după primirea ordinului de plecare a trenului, conform prevederilor din reglementările specifice în vigoare.

(5) În situațiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare mecanicul pune trenul în mișcare numai după primirea ordinului de circulație, în baza indicației de liber a semnalului de ieșire, dacă acesta există.

(6) Mecanicul notează în foaia de parcurs a locomotivei ora plecării trenului din stație, ora plecării corespunde cu ora punerii trenului în mișcare de către mecanic.

(7) În toate cazurile, ora de plecare/trecere/sosire a trenului este ora indicată de ceasul locomotivei.

Art. 120. - (1) Semnalul "pornirea trenului" se dă de la un loc vizibil, astfel ca el să poată fi perceput în mod direct de către personalul de locomotivă care conduce trenul și va fi confirmat printr-un semnal de atenție dat de mecanic cu fluierul sau sirena locomotivei.

(2) 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.

(3) 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 în mod direct 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.

Art. 121. - (1) 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.

(2) În cazul conducerii simplificate, obligațiile de la alin. (1), revin în exclusivitate mecanicului de locomotivă.

Art. 122. - (1) Pornirea trenului remorcat cu locomotiva electrică sau diesel se face prin manipularea treptată a controlerului, respectiv a graduatorului.

(2) Dacă la plecare mecanicul nu reușește să pornească trenul din loc dintr-o dată, după ce s-a convins că presiunea în conducta generală nu a scăzut sub 5 bar, presează tampoanele din prima parte a trenului și numai după aceea încearcă din nou pornirea trenului.

(3) Darea înapoi a trenului în vederea demarării este admisă numai cu condiția ca să nu se depășească marca de siguranță de la urma trenului.

(4) Darea înapoi cu atacarea mărcii de siguranță de la urma trenului este admisă numai cu încuviințarea scrisă a IDM dată mecanicului prin ordin de circulație, în care se va menționa distanța pe care poate fi dat înapoi trenul.

Art. 123. - (1) Când trenul este remorcat cu multiplă tracțiune, înainte de pornire mecanicii dau semnalele prevăzute în reglementările specifice în vigoare,

(2) Mecanicul ultimei locomotive active din tren, după ce răspunde la semnalul locomotivei din capul trenului, va începe demararea trenului.

(3) Mecanicii celorlalte locomotive active din tren, vor trece controlerul sau graduatorul în poziția de mers în ordinea așezării locomotivelor în tren, începând cu ultima locomotivă activă din compunerea trenului.

(4) Mecanicul din capul trenului nu va trece controlerul sau graduatorul în poziția de mers decât după ce trenul a fost pus în mișcare de către locomotivele împingătoare, intercalate sau multiplă tracțiune.

(5) Când remorcarea trenului se face cu locomotive electrice sau diesel conduse de la un singur post de comandă, forța de remorcă se aplică simultan de către locomotivele respective.

Art. 124. - (1) În cazul când pornirea trenului se face din stații sau linie curentă, din puncte a căror rezistență caracteristică nu permite ultimei locomotive active din tren să pună trenul în mișcare, se procedează astfel:

a) mecanicul locomotivei din capul trenului dă semnalul de atenție cu fluierul sau sirena locomotivei, în vederea demarării trenului, după care se dau semnalele regulamentare de către toate celelalte locomotive;

b) mecanicul ultimei locomotive active din tren este obligat ca odată cu darea semnalului de atenție să ducă controlerul, respectiv graduatorul pe poziția de pornire;

c) după ce s-a auzit semnalul ultimei locomotive, toți ceilalți mecanici duc controlerul, respectiv graduatorul pe poziția de pornire, fără a mai aștepta punerea trenului în mișcare de către ultima locomotivă,

(2) Modul de comunicare între mecanicii locomotivelor echipate cu instalații de radiotelefon se stabilește prin reglementări speciale.

CAPITOLUL IV

Obligațiile personalului de locomotivă în parcurs

Art. 125. - (1) Personalul de locomotivă trebuie să cunoască mersul trenului pe care îl remorcă și să asigure circulația acestuia fără întârziere și în condiții de siguranță, cu respectarea strictă a vitezelor de circulație, a timpilor de mers, a opririlor și a duratei acestora, prevăzute în livretul de mers sau în mersul întocmit la îndrumarea trenului.

(2) În cazul remorcării trenurilor cu multiplă tracțiune, personalul de la toate locomotivele active din tren răspunde solidar de respectarea timpilor de mers și a vitezei de circulație, iar de respectarea indicațiilor semnalelor și a indicatoarelor din cale răspunde personalul locomotivei din capul trenului.

(3) În timpul parcursului, personalul de locomotivă va respecta dispozițiile înscrise în ordinul de circulație și BAR. Aceste dispoziții nu scutesc personalul de locomotivă de observarea atentă și respectarea indicațiilor semnalelor și indicatoarelor din parcurs.

(4) La observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie, mecanicul va regla viteza trenului în așa fel încât viteza trenului în punctul sau pe porțiunea de linie respectivă să fie cu 2-3 km/h mai mică decât cea ordonată.

(5) Pe timp cu vizibilitate redusă personalul de locomotivă, trebuie să conducă trenul cu o viteză care să-i permită oprirea sigură înaintea unui semnal care ordona oprirea sau reducerea vitezei la restricții. Pe secțiunile echipate cu bloc de linie automat se vor respecta vitezele indicate de semnale, cele prevăzute în BAR și/sau în ordinul de circulație.

Art. 126. - (1) În situația în care condițiile mediului ambiant sau starea liniei conduc la diminuarea coeficientului de frecare între roțile osiilor motoare și șină, în scopul prevenirii patinării roților, mecanicul este obligat să folosească nisipul.

(2) Farul central se va folosi obligatoriu pe timp de noapte în următoarele cazuri:

- a) la restricții de viteză;
- b) la continuarea mersului după depășirea semnalelor defecte;
- c) la semnalele de avarie la care este aprinsă lumina roșie.

(3) Personalul de locomotivă trebuie să stingă farul central la încrucișări de trenuri pe cale dublă și în staționare.

(4) În timpul parcurșului, când trenul circulă în curbe cu firul interior pe stânga, mecanicul ajutor/fochistul își va ocupa locul normal de lucru. Verificările aparatelor și instalațiilor din sala mașinilor și alimentarea focului se vor face când mecanicul are vizibilitate bună.

Art. 127. - (1) În remorcarea trenului, în timpul parcurșului personalul de locomotivă trebuie să urmărească cu atenție:

- a) indicația semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;
- b) semnalele date cu instrumente portative de către personalul de tren sau de către agenții care au sarcini de supraveghere prin defilare a trenului, conform reglementărilor specifice în vigoare;
- c) semnalele de oprire date în situațiile care impun acest lucru;
- d) starea liniei, a trecerilor la nivel și a rețelei de contact, după caz, în vederea observării situațiilor care pot pune în pericol siguranța circulației;
- e) modul cum rulează vehiculele din compunerea trenului cât și eventualele defecțiuni ale acestora, care pot fi observate folosind în acest scop oglinzile retrovizoare montate la locomotivă/automotor;
- f) modul de funcționare a locomotivei/automotorului, prin urmărirea indicațiilor aparatelor de măsură, indicatoarelor, display-urilor din dotare, în conformitate cu reglementările de exploatare specifice fiecărui tip în parte;
- g) modul de funcționare a instalațiilor de control al vitezei din cale și de pe locomotivă.

(2) Personalul de locomotivă trebuie să ia măsurile impuse de observațiile efectuate în timpul parcurșului, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(3) 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.

Art. 128. - 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.

Art. 129. - (1) Personalul de locomotivă trebuie să își comunice reciproc, cu glas tare, observațiile efectuate în parcurs conform art. 127 și art. 128 din prezentele instrucțiuni.

(2) Mecanicul sau mecanicul ajutor care observă primul indicația unui semnal sau indicator din parcurs comunică interpretarea corectă a indicației utilizând denumirile din reglementările specifice în vigoare, exprimate astfel încât să fie înțeles fără dubiu. Repetarea indicațiilor semnalelor și indicatoarelor de către cel de al doilea agent se face numai după ce s-a convins personal de indicația semnalului sau indicatorului respectiv.

(3) În situația în care i se comunică faptul că un semnal, ordonă oprirea precum și apariția unei situații în care este pusă în pericol siguranța circulației sau securitatea transportului, mecanicul este obligat să ia imediat măsuri de oprire a trenului, conform reglementărilor specifice în vigoare, chiar dacă nu a observat personal indicația semnalului sau situația comunicată.

(4) Trenul trebuie să fie oprit înaintea obstacolului, respectiv înaintea semnalului care ordonă oprirea, dacă distanța de la locul unde a fost posibilă observarea acestuia asigură drumul de frânare real corespunzător situației respective. Dacă drumul de frânare real corespunzător situației respective este mai mare decât distanța de la punctul de unde a putut fi observat până la obstacol, respectiv semnal, viteza trebuie redusă astfel încât să corespundă tuturor măsurilor ce se impun.

(5) În toate cazurile, după oprirea neprevăzută a trenului, personalul de locomotivă stabilește cauzele opririi și va lua măsurile ce se impun, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

Art. 130. - (1) 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, acționând pârghia egalizatorului de presiune la robinetul mecanicului KD2 și urmărind efectul asupra vagoanelor respective.

(2) În cazul remorcării trenului cu locomotive echipate cu alte tipuri de robinet al mecanicului, modul de procedare pentru situația prevăzută la alin. (1) se stabilește prin reglementări specifice.

(3) Dacă în situația de la alin. (1) 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.

(4) 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.

(5) 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 Regulamentul de remorcă și frânare și va remorca trenul fără a depăși viteza respectivă.

(6) 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.

(7) În cazul în care la prima stație cu oprire există revizori tehnici de vagoane, se va efectua verificarea vagoanelor respective în prezența celui de al doilea agent al trenului și se va efectua proba parțială a vagoanelor a căror frână a fost izolată în parcurs.

(8) În cazul deschiderii necomandate a semnalului de alarmă la vagoanele din tren, în timpul mersului, mecanicul va solicita verificarea semnalului de alarmă și remedierea defectelor acestuia, dacă timpul de staționare permite, la prima stație cu revizori tehnici de vagoane; în caz contrar verificarea se face la stația finală.

Art. 131. - (1) În timpul parcurșului trenului, foaia de parcurs se păstrează la mecanicul locomotivei. Foaia de parcurs de la vagonul WIT se păstrează la mecanicul locomotivei care are atașat vagonul WIT respectiv.

(2) Mecanicul de locomotivă trebuie să înscrie în foaia de parcurs datele prevăzute în Anexa 1.

Art. 132. - În conducerea trenului, mecanicului îi este interzis:

a) să-și abată atenția de la conducerea locomotivei/automotorului și de la observarea semnalelor și a liniei;

b) să depășească vitezele stabilite pentru locomotivă, trenul și secția respectivă, precum și cele avizate în scris prin ordin de circulație sau indicate prin semnale și indicatoare;

c) să oprească compresorul sau pompa de aer cât timp locomotivă este atașată la tren;

d) să părăsească cabina de conducere a locomotivei sau a automotorului, pentru intervenții tehnice la locomotivă. Orice intervenție tehnică se va face numai după oprirea și asigurarea trenului;

e) să folosească nisipul în timpul patinării roților locomotivei. Nisipul se folosește numai pentru prevenirea patinării roților motoare, în situațiile în care starea vremii conduce la micșorarea coeficientului de frecare între roți și șine.

Art. 133. - (1) Mecanicului locomotivei împingătoare nelegată la tren îi este interzis să detașeze locomotivă de la tren sau să înceteze împingerea înainte de a ajunge la locul semnalizat prin indicatorul respectiv.

(2) În cazul când, dintr-o cauză neprevăzută, locomotiva împingătoare nelegată la tren și frână se detașează de la tren înainte de a ajunge la locul semnalizat pentru încetarea împingerii, mecanicul locomotivei împingătoare nu va ajunge trenul din mers cu locomotiva, fiind obligat să dea semnale de strângere a frânei cu fluierul locomotivei, să ia legătura prin radiotelefon cu mecanicul locomotivei de remorcate a trenului și numai după oprirea trenului va atașa locomotiva din nou la tren.

Art. 134. - (1) Mecanicul ajutor este obligat ca la ordinul dat de mecanic să manipuleze frâna/frânele de mână ale locomotivei, precum și frâna de mână a vehiculelor feroviare repartizate pentru menținerea trenului pe loc,

(2) Slăbirea frânei/frânelor de mână ale locomotivei și a frânelor de mână ale vehiculelor feroviare repartizate pentru menținerea trenului pe loc se face înainte de punerea în mișcare a - locomotivei/a trenului de către mecanicul ajutor, respectiv de către agentul/agenții care au efectuat strângerea acestora, din ordinul mecanicului de locomotivă, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(3) În cazul conducerii simplificate, mecanicul de locomotivă va slăbi personal frâna/frânele de mână ale locomotivei, înainte de punerea în mișcare a locomotivei, respectiv a trenului,

(4) Personalul care strânge/slăbește frânele de mână răspunde de efectuarea corectă a acestor operațiuni.

CAPITOLUL V

Obligațiile personalului de locomotivă la intrarea/oprirea/trecerea prin stație

Art. 135. - (1) 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.

(2) Suprimarea opririi unui tren de călători într-o stație, se poate face numai în condițiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(3) În cazul trenurilor de marfă, când stația are semnal mecanic prevestitor al semaforului de ieșire sau este înzestrată cu instalații de centralizare CED sau CE, suprimarea opririi și circulația timpurie a trenului se face în baza indicației de "liber" dată de semnalul de ieșire.

(4) Ora sosirii în stație corespunde cu ora opririi complete a trenului în stație.

(5) Ora de trecere a trenului prin stație corespunde cu ora când locomotiva trenului trece prin fața biroului de mișcare.

Art. 136. - (1) Înainte de intrarea în stație, mecanicul de locomotivă trebuie să primească prin radiotelefon, de la IDM din stațiile prin care urmează să treacă sau să oprească, cu precizarea numărului trenului, următoarele informații:

a) condițiile de intrare și oprire în stație, de trecere prin stație, respectiv de ieșire din stație precum și condițiile de circulație între stații, pentru trenul pe care îl remorcă;

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 pe care se expediază trenul;

c) alte informații cu privire la circulația trenului în stație și în linie curentă, care pot contribui la asigurarea regularității, siguranței circulației și securității transporturilor.

(2) Informațiile primite prin radiotelefon, trebuie confirmate de către mecanic prin repetarea acestora, cu menționarea numărului trenului pe care îl remorcă.

(3) Dacă prin radiotelefon nu s-au putut recepționa corespunzător informațiile respective, mecanicul este obligat să solicite repetarea acestora sau a altor amănunte care pot conduce la înțelegerea corectă a informațiilor transmise.

(4) În situațiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, când mecanicul trebuie să oprească într-o stație în care, prin livret trenul are trecere, trebuie să ia legătura cu impiegatul de mișcare prin RTF, pentru a-i aduce la cunoștință necesitatea opririi și cauza care a condus la această situație. Dacă nu poate lua legătura prin RTF cu IDM, mecanicul oprește trenul și transmite IDM prin cel de-al doilea agent al trenului cauzele opririi.

Art. 137. - (1) Înainte de semnalul prevestitor al stației, dacă mecanicul ajutor efectuează verificări în sala mașinilor și nu se află în cabina de conducere a locomotivei, mecanicul va lua măsuri de chemare a acestuia prin instalația de apel.

(2) Mecanicul ajutor își va ocupa locul normal de lucru în cabina de conducere și va urmări cu atenție indicația semnalelor, starea liniei și condițiile de intrare în stație, comunicându-le mecanicului. Mecanicul repetă comunicările mecanicului ajutor, pe măsură ce se convinge personal de acestea.

(3) 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. 138. - (1) 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.

(2) Gararea, ieșirea sau trecerea completă a trenului, după caz, se transmit de către IDM prin radiotelefon, cu precizarea numărului trenului.

Art. 139. - (1) Când trenul este primit pe linie ocupată sau cu marca de siguranță din capătul opus ocupată în condițiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, mecanicul trebuie să urmărească cu atenție linia astfel încât să poată lua în orice moment măsuri de oprire a trenului în siguranță.

(2) Dacă trenul a fost oprit la semnalul de intrare al unei stații în care trenul nu are oprire prin livretul de mers sau ordin de circulație, 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,

Art. 140. - (1) Dacă timpul de staționare a trenului în stație este suficient, mecanicul ajutor, respectiv mecanicul de locomotivă în cazul conducerii simplificate, poate efectua în timpul staționării verificări ale aparatelor, instalațiilor, echipamentelor montate în sala mașinilor.

(2) Dacă staționarea trenului în stație este mai mare de 3 minute, mecanicul ajutor poate efectua o verificare vizuală a pieselor, aparatelor și instalațiilor montate în exteriorul locomotivei, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(3) Verificările prevăzute la alin. (2) pot fi efectuate personal de mecanicul de locomotivă, numai dacă reglementările specifice în vigoare permit părăsirea cabinei de conducere de către mecanic, și numai după asigurarea trenului contra pornirii din loc.

(4) Verificările vor fi efectuate astfel încât să nu conducă la depășirea timpului de staționare în stație înscris în livretul de mers sau în ordinul de circulație.

CAPITOLUL VI

Obligațiile personalului de locomotivă în cazul opririi neprevăzute a unui tren în linie curentă

Art. 141. - (1) Dacă în parcurs apare necesitatea opririi neprevăzute a unui tren în linie curentă, mecanicul trenului este obligat:

a) să ia măsuri de oprire și de asigurare a trenului contra pornirii din loc, iar la nevoie să dea semnalul de strângere a frânelor de mână de către agenții trenului care au astfel de sarcini;

b) în situațiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, să ia legătura cu șeful de tren, în cazul în care acesta există și să stabilească împreună măsurile și condițiile pentru circulația în continuare a trenului,

c) să dea semnale de "Atenție" cu fluierul sau sirena locomotivei, dacă nu poate lua legătura cu șeful de tren;

d) să solicite, dacă este cazul, mijloace de ajutor.

(2) Șeful de tren, în funcție de situația existentă, este obligat:

a) să ia legătura cu mecanicul și să stabilească împreună cauzele opririi și condițiile de circulație în continuare;

b) să ia măsuri de înlăturare a obstacolelor, dacă acest lucru este posibil;

c) să ia măsuri pentru acoperirea obstacolului sau a locului care constituie un pericol în circulația trenurilor pe liniile vecine, dacă este cazul;

d) să comunice stațiilor vecine, prin radiotelefon, telefon sau în scris prin curier, neasigurarea gabaritului de liberă trecere pe linia pe care circulă trenul sau pe linia alăturată, dacă este cazul.

(3) După oprirea trenului în linie curentă, toți agenții însărcinați cu strângerea frânelor de mână sunt obligați să strângă imediat frâna de mână a vagonului pe care îl ocupă și la semnalul mecanicului să strângă și restul frânelor de mână ale vagoanelor care le-au fost repartizate în acest scop.

(4) În cazul trenurilor care circulă fără șef de tren, obligațiile prevăzute la alin. (2) lit. b), c) și d), revin mecanicului trenului.

(5) În cazul rămânerii în linie curentă a unor vagoane din compunerea trenurilor de marfă la care al doilea agent al trenului este mecanic ajutor, răspunderea pentru asigurarea vagoanelor contra fugirii, respectiv pentru ridicarea saboților de mână o are mecanicul ajutor.

Art. 142. - (1) Dacă oprirea neprevăzută a trenului se datorează unor nereguli apărute la vehiculele remorcate din corpul trenului, constatarea și înlăturarea acestor nereguli se face de către mecanicul ajutor, dacă deservirea locomotivei se face în echipă completă, respectiv de către șeful de tren în cazul deservirii simplificate a locomotivei.

(2) În cazul în care defecțiunile nu pot fi remediate de către mecanicul ajutor, respectiv șeful de tren, mecanicul se deplasează pentru remedierea defecțiunilor, iar în cabina de conducere a locomotivei rămâne mecanicul ajutor, respectiv șeful de tren.

(3) Când trenul este oprit pe o porțiune de linie cu declivitate mai mare de 15 ‰, mecanicului îi este interzis să părăsească locomotiva. În această situație, mecanicul va solicita mijloace de ajutor, prin radiotelefon sau prin șeful de tren, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

Art. 143. - (1) Dacă oprirea neprevăzută a trenului se datorează unor nereguli apărute la locomotivă, constatarea și înlăturarea acestor nereguli se face de către:

a) mecanicul sau mecanicul ajutor, dacă deservirea locomotivei se face în echipă completă;

b) mecanicul de locomotivă, în cazul deservirii simplificate a locomotivei, după ce șeful de tren a fost chemat în postul de conducere a locomotivei.

(2) Intervențiile efectuate la locomotive în scopul remedierii neregulilor apărute în parcurs se vor efectua numai după oprirea trenului și asigurarea acestuia contra pornirii din loc.

(3) Remedierile se vor efectua numai în conformitate cu ghidurile/îndrumătoarele tehnice în vigoare pentru tipul de vehicul feroviar motor deservit și numai cu respectarea normelor specifice de protecție a muncii și apărare împotriva incendiilor.

(4) Dacă nu s-a reușit remedierea neregulilor la locomotivă în timp de 15 minute mecanicul declară locomotiva defectă și solicită locomotivă de ajutor.

Art. 144. - (1) În cazul opririi neprevăzute în linie curentă a trenului din cauza pierderii capacității de conducere de către mecanic, mecanicul ajutor are următoarele obligații:

a) aduce controlerul sau graduatorul locomotivei în poziția "0";

b) efectuează o frânare rapidă a trenului prin manipularea mânerului robinetului frânei automate în poziția corespunzătoare;

c) oprește motorul diesel, respectiv scoate de sub tensiune locomotiva electrică;

d) asigură locomotiva contra pornirii din loc prin acționarea frânei directe respectiv prin strângerea frânei de mână a locomotivei;

e) dă semnalul "Pericol" cu fluierul locomotivei, concomitent cu avizarea șefului de tren, respectiv a agenților însărcinați cu asigurarea trenului, dacă există, pentru a se asigura menținerea pe loc a trenului cu frânele de mână. Dacă trenul nu este deservit de șef de tren sau alți agenți, mecanicul ajutor asigură trenul contra pornirii din loc cu frânele de mână

f) avizează cea mai apropiată stație, prin orice mijloace, solicitând locomotivă de ajutor și eventual ajutor medical.

(2) În cazul opririi neprevăzute în linie curentă a trenului remorcat cu locomotivă deservită în sistem simplificat, în situația în care șeful de tren, respectiv agentul autorizat să execute funcția de șef de tren, nu poate lua legătura cu mecanicul și nu percepe nici semnalul "Atenție" dat cu fluierul locomotivei, acesta se prezintă din proprie inițiativă la locomotivă și în cazul în care constată că mecanicul și-a pierdut capacitatea de conducere a trenului, ia următoarele măsuri:

a) aduce controlerul sau graduatorul locomotivei în poziția "0";

b) manipulează mânerul robinetului frânei automate în poziția de frânare rapidă;

c) oprește motorul diesel, respectiv scoate de sub tensiune locomotiva electrică;

d) asigură trenul contra pornirii din loc prin acționarea frânei directe a locomotivei, respectiv prin strângerea frânelor de mână ale locomotivei și ale trenului;

e) dă semnalul "Pericol" cu fluierul locomotivei concomitent cu avizarea celei mai apropiate stații, prin orice mijloace, solicitând locomotivă de ajutor, și eventual ajutor medical.

Partea a V-a

Dispoziții speciale în circulația trenurilor

CAPITOLUL I

Modul de procedare în situația în care trenul oprit în linie curentă nu-și mai poate continua mersul

Art. 145. - (1) Când trenul oprit în linie curentă nu își mai poate continua mersul se admite darea înapoi a trenului în prima stație, în următoarele condiții:

a) dacă trenul este deservit de șef de tren, acesta trebuie să ia la cunoștință condițiile de circulație înscrise în ultimul ordin de circulație înmănat mecanicului de locomotivă, după care, fără o înțelegere prealabilă cu IDM, poate dispune mecanicului, prin ordin de circulație, condițiile de circulație pentru darea trenului înapoi, până la semnalul de intrare al stației, fără să îl depășească cu vehiculul feroviar din capul trenului în sensul de împingere;

b) 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.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1) lit. b), mecanicul comunică IDM:

a) numărul trenului, numărul locomotivei, tipul locomotivei și ora;

b) seria și numărul foii de parcurs;

c) numele mecanicului, mecanicului ajutor respectiv fochistului;

d) poziția kilometrică unde se află trenul.

(3) Primirea acceptului de a da trenul înapoi în stație se notează de către mecanic în foaia de parcurs a locomotivei la rubrica "Mențiuni asupra trenului", înscriindu-se:

a) numele stației;

b) numărul dispoziției din registrul unic de căi libere, comenzi și mișcare și ora la care s-a primit comunicarea;

c) numele și prenumele IDM de la care a primit comunicarea privind condițiile de dare înapoi a trenului până la semnalul de intrare în stație.

(4) În timpul împingerii trenului înapoi, agenții care deservește trenul sunt obligați să se amplaseze astfel încât:

a) să observe linia și semnalele;

b) să dea semnale corespunzătoare și să ia măsuri de oprire a trenului, inclusiv prin acționarea semnalului de alarmă, în cazul în care observă obstacole sau la întâlnirea unui semnal care ordonă oprirea.

(5) Dacă trenul este deservit numai de doi agenți, mecanicul ajutor, respectiv cel de-al doilea agent al trenului, se postează la urma trenului îndeplinind obligațiile prevăzute la alin. (4).

(6) Viteza pentru darea înapoi a trenului nu poate depăși valorile prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(7) La darea înapoi a trenului, mecanicul este obligat să dea semnale de atenție repetate cu fluierul sau sirena locomotivei.

Art. 146. - (1) 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, cu excepția trenurilor oprite fără să depășească primul sector de bloc;

d) în cazul în care s-a cerut locomotivă sau alt mijloc de ajutor, până la sosirea acestora.

(2) 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.

Art. 147. - (1) Trenul dat înapoi din linie curentă trebuie oprit la intrarea în stație fără a depăși semnalul de intrare.

(2) După oprirea trenului, 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 vor înscrie datele necesare și comunicările, similar modului prezentat la art. 145, alin. (2) și (3).

(3) 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 a semnalului sau trenul trebuie să fie primit la o linie ocupată, IDM sau alt agent al stației, din ordinul IDM, înmânează mecanicului ordin de circulație în care se menționează condițiile de primire în stație.

Art. 148. - În cazul ruperii trenului și rămânerii în linie curentă a părții rupte, agentul/agenții trenului are/au următoarele obligații:

a) să strângă toate frânele de mână existente în grupul de vagoane rămas în linie curentă;

b) să supravegheze grupul de vagoane rămas în linie curentă;

c) să se deplaseze spre trenul care se apropie și să dea semnale de oprire, până la oprirea trenului, când aude/aud că se apropie un tren.

Art. 149. - (1) În cazul în care, după oprire, trenul nu își poate continua mersul în întregime, se remorcă în părți, cu locomotiva trenului sau cu o locomotivă de ajutor. În această situație, mecanicul trenului are următoarele obligații:

a) să ia legătura cu IDM din stația vecină pentru a comunica situația apărută și necesitatea remorcării trenului în părți;

b) dacă trenul este deservit de șef de tren, mecanicul va pleca spre stația vecină numai după ce stabilește cu șeful de tren modul de remorcare a trenului în părți și primește de la acesta ordin de circulație;

c) dacă trenul nu este deservit de șef de tren, mecanicul va pleca spre stația vecină numai după ce verifică asigurarea menținerii pe loc a părții din tren rămase în linie curentă, precum și asigurarea procentului de masă frânată a părții de tren pe care urmează să o remorce.

(2) În cazul în care nu poate lua legătura prin radiotelefon cu IDM din una din stațiile vecine, mecanicul poate pleca pentru a cere mijloace de ajutor, cu locomotiva izolată până la primul post telefonic, respectiv până la stația vecină, în următoarele condiții:

a) în cazul în care trenul este deservit de către șef de tren, acesta dispune asupra plecării locomotivei, prin ordin de circulație înmânat mecanicului;

b) dacă trenul nu este deservit de șef de tren, mecanicul poate pleca cu locomotiva izolată numai după ce s-a asigurat menținerea pe loc a vagoanelor din tren.

(3) După plecarea cu locomotiva izolată sau cu prima parte a trenului, mecanicul trebuie să oprească la primul post de mișcare în linie curentă 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.

(4) Înainte de a intra în stație cu prima parte a trenului de marfă, respectiv cu locomotiva izolată, mecanicul trebuie să oprească la primul aparat de cale din parcursul de intrare al stației, chiar dacă semnalul de intrare dă indicația de "liber", și să comunice IDM că linia curentă a rămas ocupată. Comunicarea se face prin radiotelefon, 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) După sosirea cu locomotiva izolată sau cu prima parte a trenului în stație, mecanicul va stabili împreună cu IDM condițiile pentru aducerea trenului sau a părții rămase din tren, din linie curentă.

Art. 150. - (1) În toate cazurile în care trenul oprit în linie curentă nu își poate continua mersul și nici nu poate fi dat înapoi în stația de expediție, mecanicul trebuie să ceară de la stațiile vecine locomotivă de ajutor.

(2) Solicitarea menționată la alin. (1) se face prin radiotelefon, telefonic de la un post din linie curentă, printr-o notă scrisă, trimisă celei mai apropiate stații printr-un agent al trenului,

(3) Pentru a solicita locomotivă de ajutor, mecanicul comunică IDM:

a) numărul trenului, numărul locomotivei, tipul locomotivei și ora;

b) seria și numărul foii de parcurs;

c) numele mecanicului;

d) poziția kilometrică unde se află trenul.

(4) Solicitarea locomotivei de ajutor se notează de către mecanic în foaia de parcurs a locomotivei înscriindu-se:

a) numele stației la care s-a cerut locomotiva de ajutor;

b) numărul dispoziției din registrul unic de căi libere, comenzi și mișcare, și ora la care s-a primit comunicarea, transmise de către IDM;

c) numele și prenumele IDM care a primit solicitarea locomotivei de ajutor.

(5) După ce a solicitat locomotivă de ajutor, se interzice mecanicului să plece cu trenul din locul unde s-a oprit în linie curentă sau să dea înapoi trenul în stația de expediție până la sosirea locomotivei de ajutor sau până când nu se primește încuviințarea de la IDM din stația de la care a solicitat locomotiva de ajutor.

(6) IDM expediază locomotiva de ajutor în linie curentă, înmânând mecanicului ordin de circulație 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) În cazul în care locomotiva de ajutor nu mai este necesară, mecanicul va renunța la solicitarea acesteia în mod similar celui în care a solicitat-o și nu va pune trenul în mișcare decât după primirea încuviințării scrise de la IDM, transmisă prin radiotelefon, telefon sau în scris, cu număr din registrul unic de căi libere, comenzi și mișcare. Mecanicul este obligat să înscrie în foaia de parcurs renunțarea la locomotiva de ajutor, precum și datele transmise de IDM odată cu încuviințarea de a renunța la locomotivă de ajutor și ora la care a primit această încuviințare.

Art. 151. - (1) În cazul în care trenul este oprit în linie curentă și nu își poate continua mersul ca urmare a producerii unui eveniment sau accident feroviar, mecanicii, trebuie să comunice imediat acest fapt IDM din una din stațiile vecine, prin orice mijloace, transmițând totodată și datele necesare luării măsurilor ce se impun pentru înlăturarea urmărilor evenimentului sau accidentului feroviar respectiv. Comunicarea se înscrie de către mecanic în foaia de parcurs asemănător modului prevăzut la art. 150 din prezentul capitol.

(2) În situația de la alin. (1), mecanicul trenului este obligat să ia toate măsurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare pentru reducerea urmărilor evenimentului sau accidentului feroviar.

Capitolul II

Executarea lucrărilor pe liniile electrificate cu cărucioare-turn.

Art. 352. - (1) Pentru executarea lucrărilor de construcție și întreținere a liniei de contact, se folosesc vehicule care pot fi scoase de pe linie cu brațele denumite în continuare cărucioare-turn.

(2) IDM din stațiile cu ultima oprire premergătoare distanței de circulație pe care se lucrează trebuie să aducă la cunoștință mecanicilor trenurilor, prin ordin de circulație, existența în linie curentă a acestor vehicule cu indicarea poziției kilometrice.

Art. 153. - (1) Lucrările de întreținere cu scoatere de sub tensiune la linia de contact din stații se pot executa și sub circulație, cu trecerea prin inerție prin zona lucrărilor a trenurilor remorcate cu locomotive electrice, acestea având pantografele coborâte.

(2) Această zonă va fi acoperită cu indicatoare mobile specifice porțiunii liniei de contact defecte, prevăzută în regulamentul de semnalizare CFR.

Art. 154. - (1) Pentru plecarea trenurilor oprite în stațiile din zona de lucru mecanicul va ridica pantograful numai la avizarea verbală sau prin RTF a IDM.

(2) Gararea trenurilor și trecerea acestora prin inerție cu pantografele coborâte la locomotiva electrică se va face numai pe linii directe din stații.

(3) Ridicarea pantografelor se va face la viteză sub 50 km/h, iar disjunctorul se va conecta la circa 1 minut după ce linia de contact din fața locomotivei nu mai prezintă balans.

(4) Pe timp de ceață, ploaie, furtună, polei, chiciură sau temperatură sub 0°C nu se va face circulația trenurilor în acest mod.

Art. 155. - (1) Personalul de locomotivă va fi avizat prin ordin de circulație din ultima stație cu oprire premergătoare stației în care trenul urmează să treacă prin inerție cu pantograful coborât.

(2) În cazul multiplei tracțiuni se va emite ordin de circulație pentru fiecare locomotivă inclusiv locomotivei împingătoare.

(3) După primirea ordinului de circulație mecanicii vor efectua o probă de ridicare și coborâre a pantografului, în prezența IDM,

CAPITOLUL III

Circulația trenurilor pe linia din stânga a căii duble.

Circulația trenurilor pe linie falsă

Art. 156. - (1) Trenurile se expediază și circulă pe cale dublă, în mod normal, numai 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 indicatorului iluminat pentru semnalizarea ieșirii trenurilor pe linia din stânga a căii duble, considerând fiecare linie curentă ca o linie simplă.

(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 a căii duble, se consideră că trenul se expediază și circulă pe linie falsă.

Art. 157. - (1) Circulația trenurilor pe linie falsă se efectuează după sistemul înțelegerii telefonice - cale liberă -, caz în care IDM dispozitor din stația care expediază trenul pe linie falsă, înmânează mecanicului ordin de circulație 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 ordinului de circulație în care se menționează că trenul circulă pe linie 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 ordin de circulație, 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 cazul circulației pe linie falsă, la trecerea fără oprire printr-o stație, pe linii înzestrate cu semafor de ieșire, se va proceda ca în cazul defectării acestuia.

CAPITOLUL IV

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

Art. 158. - În punctele de secționare cu activitate redusă, administratorul infrastructurii feroviare poate aproba suspendarea temporară serviciului de mișcare.

Art. 159. - (1) 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 ordin de circulație, suspendarea temporară a serviciului de mișcare în stația (punctul de secționare) respectivă.

(2) În cazul în care trenul a plecat din ultima stație cu oprire și mecanicul nu a fost încunoștințat 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.

(3) În stațiile înzestrate cu instalații cu încuietori cu chei cu sau fără bloc precum și în stațiile înzestrate cu instalații CEM, înainte de a se trece la suspendarea temporară a serviciului de mișcare, macazurile se încuie și/sau se blochează pe linia directă, iar semnalele se scot din funcție conform reglementărilor specifice în vigoare

(4) În stațiile înzestrate cu instalații de centralizare 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. 160. - Înainte de intrarea în stația cu serviciul de mișcare suspendat temporar, mecanicul trebuie să conducă trenul cu deosebită atenție, iar în cazul în care nu primește semnalul "înainte" din partea agentului stației, trebuie să oprească trenul.

Art. 161. - (1) 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 din stația premergătoare punctului de secționare respectiv pe baza ordinului de circulație înmănat mecanicului, în care se menționează:

- a) oprirea obligatorie a trenului înaintea primului macaz;
- b) revizuirea macazurilor de către cel de-al doilea agent al trenului;
- c) închiderea barierei, dacă există.

(2) În acest caz, după oprirea trenului înaintea primului macaz din parcurs, 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 vârf, iar dacă nu există nici un pericol, dă semnalul "pornirea trenului". Când trenul circulă prin împingere, închiderea barierelor și verificarea macazurilor se face de către agentul din capul trenului.

(3) Dacă se află în posesia unui ordin de circulație emis pentru situația de la alin. (1) mecanicul oprește trenul și cere revizuirea macazurilor, chiar dacă primește semnalul "înainte" din partea agentului stației (punctului de secționare).

(4) După trecerea printr-un punct de secționare (stație), în care serviciul de mișcare este suspendat temporar, mecanicul oprește trenul în prima stație, chiar dacă nu are prevăzută oprire prin livret și aduce la cunoștința IDM constatările făcute privind circulația prin punctul de secționare respectiv. La trenurile care circulă prin împingere aceste constatări se aduc la cunoștința IDM de către agentul din capul trenului.

(5) 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.

CAPITOLUL V

Condiții de circulație în cazul scoaterii din funcție a BLA

Art. 162. - (1) Dacă în parcurs mecanicul unui tren constată că două sau mai multe semnale luminoase de trecere ale BLA dau indicația roșu, 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 de oprire, 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 prin livret și comunică IDM dispozitor cele constatate.

(2) Până în momentul stabilirii de către personalul de întreținere 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 oprire în fața semnalelor luminoase de trecere ale BLA care au fost comunicate către IDM dispozitor prin ordin de circulație, 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 ordin de circulație în care se menționează obligatoriu:

- " circulați până la stația pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă";
- " nu opriți în fața semnalelor luminoase de trecere ale BLA numerele 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";

- "circulați cu viteza de cel mult 20 km/h pe sectoarele de bloc acoperite de semnalele luminoase de trecere ale BLA numerele" (se menționează denumirea semnalelor cu lumină roșie, cu indicații dubioase sau stinse).

(4) Mecanicul primului tren care circulă pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă - va conduce trenul cu deosebită atenție și va înscrie cele constatate pe teren în foaia de parcurs. Constatările efectuate vor fi comunicate prin radiotelefon IDM dispozitor din prima stație pentru a fi înscrise în registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța circulației - denumit în continuare RRLISC. În cazul în care RTF nu funcționează, mecanicul oprește în prima stație, chiar dacă nu are oprire și va comunica constatările efectuate.

(5) 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 ordinul de circulație înmănat 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 ordin de circulație în care se menționează:

- "circulați până la stația pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă";
- "circulați cu viteză stabilită fără să opriți în fața semnalelor luminoase de trecere ale BLA numerele (denumirea semnalelor de trecere ale BLA menționate în ordinul de circulație înmănat 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".

(6) Dacă în timpul circulației trenurilor expediate în condițiile prevăzute la alin. (3) și alin. (5) mecanicul constată, față de cele menționate în ordinul de circulație și alte semnale luminoase de trecere ale BLA cu indicația roșu, cu indicații dubioase sau 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 (5).

(7) Dacă mecanicul comunică IDM dispozitor că a constatat deteriorări la linie, se procedează potrivit prevederilor din reglementările specifice în vigoare.

(8) În cazul circulației trenurilor conform alin. (3) și (5), instalația de control al vitezei trenului instalată în cale se consideră activă, iar mecanicul va manipula corespunzător instalația de pe locomotivă.

CAPITOLUL VI

Circulația trenurilor neavizate la posturile de barieră din linie curentă

Art. 163. - (1) În cazul în care păzitorul de barieră din linie curentă nu se prezintă la telefon sau când instalația telefonică se defectează și nu se poate lua legătura cu acesta, în toate cazurile, trenurile se opresc în stația premergătoare postului de barieră respectiv, chiar dacă nu au oprire prevăzută prin livret.

(2) Mecanicul va fi avizat despre situația apărută prin ordin de circulație, în care se înscrie că trenul circulă neanunțat la postul de barieră situat la poziția kilometrică, respectiv hectometrică a acestuia din linia curentă.

Art. 164. - (1) În apropierea postului de barieră menționat în ordinul de circulație, mecanicul reduce viteza trenului. Dacă mecanicii, observă că păzitorul de barieră este prezent la post, la locul fixat în vederea trecerii trenului și nu dă semnale de oprire, iar bariera este închisă, trece fără oprire și comunică prin radiotelefon către IDM care i-a înmănat ordinul de circulație sau către IDM din prima stație din parcurs, despre situația constatată.

(2) Dacă mecanicul nu observă prezența agentului la locul fixat sau acesta este prezent la post și dă semnale de oprire sau bariera este deschisă, este obligat să ia măsuri de oprire a trenului înaintea trecerii la nivel. Al doilea agent al trenului - șeful de tren, respectiv alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren, iar în lipsa acestora mecanicul ajutor - se deplasează la postul de barieră pentru a constata situația, după care mecanicul comunică către IDM care i-a înmănat ordinul de circulație sau către IDM din prima stație din parcurs despre situația constatată, procedându-se în continuare astfel:

a) în cazul în care bariera este deschisă, al doilea agent al trenului închide mai întâi bariera, după care dă semnale în vederea depășirii trecerii la nivel de către tren. Mecanicul oprește trenul după depășirea trecerii la nivel cu tot trenul, al doilea agent al trenului deschide bariera, se urcă în tren sau în cabina locomotivei și după caz, transmite semnalul "înainte" sau comunică mecanicului că trenul își poate continua mersul;

b) în cazul în care bariera este închisă, se va proceda identic lit. a), exceptând închiderea barierei.

În cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, al doilea agent al trenului poate fi 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.

(3) În cazul locomotivelor izolate și al altor vehicule feroviare motoare deservite numai de către mecanic, când mecanicul a fost avizat despre lipsa agentului la postul de barieră, acesta ia măsuri de oprire înaintea trecerii la nivel; după ce oprește și se convinge că circulația rutieră este întreruptă, mecanicul dă semnale acustice repetate de atenție cu fluierul locomotivei, după care depășește trecerea la nivel cu deosebită atenție și comunică prin radiotelefon despre situația constatată către IDM care i-a înmănat ordinul de circulație sau către IDM din prima stație din parcurs.

Art. 165. - (1) În cazul defectării unei bariere în poziția deschis, imediat după ce a primit dispoziția de închidere a acesteia, agentul care o deservește este obligat să ia măsuri de oprire a circulației rutiere prin manipularea cumpenelor de rezervă sau prin amplasarea barierelor mobile, semnalizate pe timp de noapte cu discuri roșii reflectorizante sau cu felinare cu lumină roșie și să avizeze pe IDM din stațiile adiacente, cu număr și oră, despre defectarea barierei.

(2) Impiegatul de mișcare din stațiile adiacente comunică personalului de locomotivă prin ordin de circulație, despre defectarea barierei situate la poziția kilometrică, respectiv hectometrică a acesteia din linia curentă.

(3) În cazul în care este avizat despre defectarea unei bariere în poziția deschis, mecanicul de locomotivă trebuie să circule cu deosebită atenție în zona pasajului la nivel respective și să dea semnale repetate de atenție cu fluierul sau sirena locomotivei

Art. 166. - (1) În cazul în care acarul unui post de macazuri din linie curentă nu răspunde la telefon, trenul poate fi expedit numai după ce s-a înmănat mecanicului ordin de circulație, în care se specifică oprirea obligatorie a trenului înaintea primului macaz și revizuirea macazurilor de către cel de-al doilea agent al trenului. Dacă sunt îndeplinite toate condițiile stabilite în reglementările specifice, cel de-al doilea agent al trenului va da semnale de punere în mișcare a trenului. În prima stație mecanicul oprește trenul chiar dacă nu are oprire și aduce la cunoștința IDM constatările făcute.

(2) Pentru trenurile care circulă prin împingere, revizuirea macazurilor se face de către un agent al trenului (care se postează, dacă este posibil, în primul vehicul din capul trenului), iar în prima stație aduce la cunoștința IDM constatările făcute.

CAPITOLUL VII

Circulația mijloacelor de intervenție și a UAM pe linie curentă închisă

Art. 167. - (1) Pe perioada în care linia curentă este închisă datorită întreruperii acesteia într-o porțiune, se admite circulația mijloacelor de intervenție și a UAM de o parte și de alta a porțiunii de întrerupere.

(2) Când este necesar să se îndrume mai multe mijloace de intervenție și/sau UAM în aceeași parte a porțiunii de întrerupere, acestea se vor putea urmări și la vedere, circulând cu viteza corespunzătoare distanței de vizibilitate, însă nu mai mult de 20 km/h, astfel încât mijlocul de intervenție/UAM să oprească sigur înaintea oricărui eventual obstacol sau să nu ajungă mijlocul de intervenție/UAM urmărit.

(3) Pe timp cu vizibilitate redusă, mijloacele de intervenție vor avea semnalele de cap și fine de tren, iluminate.

Art. 168. - (1) Leșirea în linie curentă închisă a mijloacelor de intervenție și UAM se face în baza condițiilor stabilite în ordinul de circulație.

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

a) în cazul în care mijlocul de intervenție sau UAM 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 intervenție sau UAM 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 semnat 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 ordinul de circulație se menționează:

" circulați cu viteza maximă de 40 km/h cu respectarea restricțiilor de viteză, până la km (distanță 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 acorde ajutorul.

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

Art. 169. - (1) În cazul în care din două stații vecine se expediază în sens contrar - pe distanța de circulație dintre ele - mijloace de intervenție și/sau UAM, porțiunea de linie dintre punctele până la care pot avansa mijloacele de intervenție și/sau UAM, se consideră ca porțiune de întrerupere și se semnalizează ca porțiune de linie închisă.

(2) În situația de la alin. (1), în ordinul de circulație se face mențiunea că din stația vecină a mai fost expedit în sens contrar un mijloc de intervenție și/sau UAM, indicându-se punctul de oprire al acestuia și viteza maximă de 20 km/h.

(3) Mijlocul de intervenție și/sau UAM poate depăși discurile roșii din linie curentă, care acoperă porțiunea de întrerupere a căii, numai după oprirea în fața acestora și numai însoțite de către agenții stabiliți de conducătorul lucrărilor,

Art. 170. - (1) Circulația mijloacelor de intervenție și/sau UAM pe o linie curentă închisă, precum și retragerea lor din linie curentă la una din stații se face în condițiile stabilite în ordinul de circulație înmănat mecanicului; intrarea mijloacelor de intervenție și/sau UAM în stație se face conform reglementărilor privind primirea trenurilor.

(2) Ordinul de circulație va cuprinde, după caz, observații referitoare la:

a) condițiile de circulație pe linie curentă închisă;

b) expedierea cu semnalul de ieșire pe oprire;

c) delimitarea kilometrică a lucrărilor pentru fiecare mijloc de intervenție și/sau UAM;

- d) mijlocul de intervenție pe care îl urmărește sau de care este urmărit;
- e) stația unde se retrage;
- f) condițiile de înapoiere și de intrare în stație;
- g) alte condiții de circulație.

(3) Intrarea mijloacelor de intervenție și/sau UAM în stație în cazul în care acestea se urmăresc la vedere se poate face pe aceeași linie, în baza indicației permissive a semnalului de intrare pentru primul mijloc de intervenție sau UAM, iar pentru restul mijloacelor de intervenție și/sau UAM din grup, pe același parcurs, cu semnalul de intrare pe oprire, numai dacă acest mod de primire a fost stabilit prin ordinul de circulație. În această situație IDM dispozitor menține încuiate, respectiv blocate toate macazurile din parcursul comandat, până la gararea ultimului mijloc de intervenție sau UAM.

(4) În cazul în care la înapoierea din linie curentă, mijloacele de intervenție și/sau UAM nu se retrag într-un singur grup, fiecare mijloc de intervenție și/sau UAM va fi primit în stație pe o linie liberă, cu semnalul de intrare în poziția pe liber, cu respectarea condițiilor prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(5) În cazul în care la înapoierea din linie curentă mijloacele de intervenție (UAM) se primesc la linii ocupate, primirea acestora se face cu semnalul de intrare în poziția pe oprire, în condițiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(6) În cazul în care la locul producerii evenimentului sau accidentului feroviar, respectiv la punctul de întrerupere a liniei curențe se înființează un post de mișcare, circulația mijloacelor de intervenție se face în baza înțelegerii telefonice - cale liberă - între IDM din stația vecină expeditoare și IDM de la postul de mișcare înființat.

(7) 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.

CAPITOLUL VIII

Circulația trenurilor în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație

Art. 171. - (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 secțiunile 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 secțiunile de circulație echipate cu bloc de linie semiautomat circulația trenurilor se face pe baza înțelegerii scrise între stații;

(2) Pe tot timpul cât durează întreruperea mijloacelor de comunicație, circulația trenurilor se face numai între stații. 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.

(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. 172. - (1) Pe tot timpul cât durează întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM dispozitor care expediază trenul înmânează mecanicului un ordin de circulație 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) oprirea trenului la postul de mișcare, postul ajutor de mișcare sau postul de macazuri în linie curentă în cazul în care între două stații vecine se află un astfel de post;

e) 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) În situația în care funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație sunt întrerupte, locomotivele împingătoare circulă numai legate la tren și frână, pe întreaga distanță.

Art. 173. - (1) Pe timpul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, expedierea 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 pe linie curentă sau a șefului de tren când mecanicul și-a pierdut capacitatea de conducere, transmisă printr-un agent al trenului.

(2) În cazul în care IDM dintr-o stație a primit solicitarea scrisă pentru locomotivă de ajutor de la un tren oprit în linie curentă, acesta poate expedia mijlocul de ajutor după necesitate, pe linia pe care a rămas trenul, dacă nu s-a menționat în cerere trimiterea mijlocului de ajutor pe cealaltă linie a căii duble.

Art. 174. - (1) Pentru transmiterea avizelor/cererilor scrise, în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, stația cu sens cu

prioritate poate utiliza 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 utiliza 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 utiliza 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. 175. - (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 ordin de circulație 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.

(3) IDM care primește avizul/cererea, consemnează și confirmă primirea avizului/cererii prin semnătură pe ordinul de circulație aflat la mecanic.

CAPITOLUL IX

Oprirea vehiculelor feroviare fugite

Art. 176. - (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 ajutoare 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.

Partea a VI-a

Manevrarea vehiculelor feroviare

CAPITOLUL I

Reguli generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei vehiculelor feroviare

Art. 177. - (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 OTF, OMF 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 operațiunilor 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.

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

(3²) Operatorul de transport feroviar 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.

(3³) Manevra poate fi executată și numai de către un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, denumit conducătorul de manevră, cu respectarea cerințelor din prezentul regulament și a altor norme naționale de siguranță, de către operatorii de transport feroviar care îndeplinesc următoarele cerințe tehnico-organizatorice:

a) dotarea cu mijloace de comunicație radioportabile 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 la interfața CFR - OTF;

c) echipamentele de radiocomunicație trebuie să nu perturbe comunicațiile radio aferente activității de circulație a trenurilor, respectiv activitățile de manevră ale celorlalți operatori de transport feroviar;

d) întocmirea de către operatorul de transport feroviar 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.

(4) 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 OTF/OMF se stabilesc în PTE.

(5) 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.

Art. 178. - (1) La manevrarea vehiculelor feroviare se utilizează o singură locomotivă în acțiune, legată sau nelegată la aceste vehicule feroviare.

(2) Manevrarea vehiculelor cu o locomotivă în acțiune intercalată, precum și cu două locomotive în acțiune simultan, se admite numai în cazuri speciale, prevăzute în PTE.

Art. 179. - (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 PTE sau prin ordin de circulație.

(3) Viteza reală cu care se efectuează manevra trebuie reglată de către mecanicul de locomotivă astfel încât să se poată asigura oprirea vehiculelor la locul stabilit, fără a se produce deteriorarea acestora sau degradarea și deplasarea încărcăturii.

(4) Vitezele de triere a vagoanelor, modul de executare a manevrelor peste cocoșele de triere sau planurile înclinate, precum și condițiile de trecere și vitezele de circulație peste basculele pod, se prevăd în PTE.

Art. 180. - (1) Manevra cu locomotiva se face prin tragere, împingere, îmbrâncire sau triere pe plan înclinat sau cocoșă 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. 181. - (1) 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 Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005;

b) alt personal instruit și autorizat în acest scop,

(2) În cazuri excepționale, pentru scoaterea dintr-un tren a vagoanelor care pun în pericol siguranța circulației, 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 - IDM sau șef stație - și mecanic. În acest caz, mișcările de manevră se pot executa numai prin tragere sau împingere, cu respectarea regulilor generale privind executarea manevrei în stația respectivă. Modificarea și/sau completarea arătării vagoanelor trenului se face de către conducătorul manevrei.

(3) Înainte de începerea manevrei, conducătorul manevrei trebuie să ia legătura personal cu mecanicul, pentru identificare.

(4) În stațiile înzestrate cu instalații de centralizare CED și CE se admit mișcări de manevră cu locomotiva izolată, cu vagon de serviciu, cu vagon WIT sau cu vagon poștă, fără conducător și partidă de manevră, pe baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase.

Art. 182. - (1) Pentru executarea manevrei în condiții de siguranță, conducătorul manevrei este obligat să trimită un agent din partida de manevră cu rechizite 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 - dacă nu este prevăzut altfel în PTE;

f) se manevrează prin împingere pe liniile cu opritori ficși, cu saboți de deraiere, sau pe liniile afectate reparațiilor la vagoane, precum și pe liniile grupelor tehnice de pregătire a trenurilor de călători.

(1¹) 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.

(2) 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 pregătire a 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.

(3) La executarea manevrei peste trecerile la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere - tip IR, conducătorul manevrei este obligat să oprească convoiul de manevră înaintea fiecărei treceri la nivel, să ia măsuri de oprire a circulației rutiere și numai după ce s-a convins că circulația rutieră este oprită, poate da semnale de punere în mișcare a convoiului de manevră. Conducătorul manevrei este obligat să asigure prin agenții din partida de manevră oprirea circulației rutiere în ambele sensuri ale acesteia, până la trecerea completă a convoiului de manevră peste trecerea la nivel.

Nu se admite efectuarea manevrei peste trecerile la nivel semnalizate cu indicatoare rutiere - tip IR numai cu conducător de manevră.

Art. 183. - (1) Manevra care se efectuează pe liniile stației se execută după un plan de manevră întocmit la solicitarea scrisă a operatorului de transport feroviar interesat, de către IDM dispozitor și transmis verbal de către acesta sau de către IDM exterior.

(2) 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.

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

(4) Personalul care a primit sarcini privind executarea manevrei este obligat să le execute integral și să raporteze despre aceasta conducătorului manevrei.

Art. 184. - (1) Semnalele optice și acustice pentru efectuarea manevrei se dau de către conducătorul manevrei, cu instrumente portative, direct sau prin retransmitere, astfel încât personalul de locomotivă să le perceapă în mod neîndoielnic, chiar dacă este dotat cu radiotelefon.

În cazul în care manevra se efectuează numai de către conducătorul manevrei, 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.

(2) 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.

(3) Personalul din partida de manevră poate da semnale și din proprie inițiativă, în scopul evitării unui accident sau eveniment feroviar precum și pentru evitarea unui accident de muncă.

Art. 185. - Înainte de efectuarea manevrei, 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, 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 manevrei, acesta va comunica și prin stația radiotelefon;

c) să poată comunica personalului cu care efectuează manevra, liniile la care se manevrează.

Art. 186. - (1) 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.

(2) Manevrarea vehiculelor feroviare peste aparatele de cale extreme ale stației spre linia curentă este permisă până la limita incintei stației. Limita de manevră în stațiile situate pe linie dublă, atunci când linia din stânga a căii duble nu este echipată cu semnale de intrare, este semnalul de intrare al liniei normale.

(3) Depășirea limitei incintei stației de către convoiul de manevră sau numai de către locomotivă, este admisă pe baza dispoziției scrise a operatorului de circulație. În cazul depășirii limitei incintei stației la manevră, mecanicul trebuie

avizat prin ordin de circulație, în care se menționează ora până la care este permisă depășirea limitei incintei stației.

Art. 187. - (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 au 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 cazurile de la alin. (1), IDM dispozitor sau alt agent din subordinea acestuia din ordinul IDM dispozitor, înmânează mecanicului ordin de circulație 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.

(3) În cazul în care, înainte de expirarea valabilității ordinului de circulație emis 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, ordinul de circulație se retrage de la mecanic de către conducătorul manevrei din ordinul IDM și își pierde valabilitatea. Conducătorul manevrei comunică mecanicului și partidei de manevră ordinul de retragere și oprire a manevrei, retrage și oprește manevra, după care retrage ordinul de circulație de la mecanic și îl predă celui care l-a emis.

Art. 187¹. - Se interzice executarea manevrei numai cu conducător de manevră în toate cazurile prevăzute în prezentul ordin, 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.

CAPITOLUL II

Reguli speciale pentru manevrarea vehiculelor feroviare

Art. 188. - (1) Locomotivele și automotoarele care nu sunt în acțiune se pot manevra prin triere pe cocoasă sau pe plan înclinat, numai cu agent (agenți) la frână. Pentru aceste vehicule feroviare este interzisă reducerea vitezei sau oprirea cu saboți de mână sau cu frâne de cale.

(2) Locomotivele și automotoarele nu trebuie să tamponeze și nici să fie tamponate în timpul operațiunilor de manevră.

(3) 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.

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

CAPITOLULUI

Manevrarea vagoanelor cu mărfuri periculoase

Art. 189. - (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 în scris pe IDM prin solicitarea de efectuare a manevrei și verbal partida de manevră, că se manevrează cu vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile", menționând că acestea au frânele automate și de mână izolate;

c) IDM să avizeze pe mecanic, prin ordin de circulație, că se manevrează cu vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile", menționându-se că acestea au frânele automate și de mână izolate;

d) vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile" se feresc de orice surse care pot provoca incendii;

c) după terminarea manevrei, aceste vagoane să fie garate pe linii special destinate, să fie legate între ele și asigurate cu saboți de mână, acoperite prin manipularea și eclisarea macazurilor spre altă linie și semnalizate cu discuri roșii.

(2) Liniile și condițiile de introducere, depozitare și scoatere a vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile" se stabilesc în PTE.

Art. 190. - (1) Manevra vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "radioactive" se efectuează cu respectarea reglementărilor aprobate pentru fiecare transport în parte.

(2) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "inflamabile" trebuie ferite de orice contact cu surse generatoare de incendii.

(3) 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.

Art. 190¹. - Se interzice efectuarea manevrei numai cu conducător de manevră a mărfurilor prevăzute la art. 189 alin. (1) și art. 190 alin. (1).

Art. 191. - (1) 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.

(2) În stațiile cu linii electrificate, vagoanele cu mărfuri pulverulente se încarcă/descarcă și se depozitează numai pe liniile stabilite în PTE, astfel încât să nu afecteze linia de contact.

CAPITOLUL IV

Manevra în linie curentă

Art. 192. - (1) 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 ‰, a căror lungime este egală sau mai mare decât lungimea convoiului - porțiuni marcate pe teren - și numai după asigurarea lor contra fugirii.

(2) 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. În acest caz, agentul care deservește postul va înmâna mecanicului ordin de circulație, în care va menționa că se poate manevra în linie curentă, precum și condițiile în care se execută manevra.

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

(4) Prevederi de amănunt privind manevra în linie curentă, se stabilesc în PTE-ul stației de care aparține postul de macazuri în linie curentă sau postul ajutător de mișcare respectiv.

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

CAPITOLUL V

Obligațiile personalului de locomotivă la manevră

Art. 193. - Pentru manevrarea vehiculelor feroviare, respectiv efectuarea mișcărilor de manevră cu locomotiva izolată, mecanicul pune locomotiva în mișcare numai dacă:

a) cunoaște conținutul programului de manevră;

b) semnalele fixe de manevră și semnalele de circulație care dau indicații și pentru manevră dau indicație permisivă, respectiv în cazurile în care nu sunt semnale fixe, agentul de la postul de macazuri dă semnale corespunzătoare pentru convoiul de vehicule feroviare sau locomotiva care se manevrează;

c) primește semnale corespunzătoare din partea conducătorului manevrei, transmise direct sau prin alt personal din cadrul partidei de manevră.

Art. 194. - (1) Mecanicul trebuie să se convingă de indicația permisivă a semnalelor fixe de manevră și semnalelor de circulație care dau indicații și pentru manevră.

(2) În cazul când indicațiile semnalelor respective nu sunt vizibile de pe locomotivă, mecanicul pune locomotiva în mișcare numai dacă primește semnale corespunzătoare din partea conducătorului manevrei, transmise direct sau printr-un agent, și prin comunicări făcute de conducătorul de manevră prin radiotelefon sau prin alte instalații TC, cu precizarea numărului locomotivei.

(3) 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 se stabilesc în PTE-ul stației.

Art. 195. - (1) Înainte de începerea mișcărilor de manevrare a vehiculelor feroviare cu locomotive dotate din construcție cu două posturi de conducere, mecanicul de locomotivă va ocupa postul de conducere cel mai favorabil astfel încât:

a) să aibă cea mai bună vizibilitate a semnalelor fixe și a celor date de agenții de la posturile de macazuri și din partida de manevră;

b) să poată urmări modul cum rulează vehiculele feroviare din compunerea convoiului, în special în curbe.

(2) Când este necesară schimbarea sensului de mers al convoiului de manevră, mecanicul rămâne în același post de conducere din care a început mișcările de manevră.

(3) Schimbarea postului de conducere ales la începerea mișcărilor de manevră se va face dacă:

a) celălalt post de conducere are o mai bună vizibilitate asupra semnalelor fixe și/sau a semnalelor date de agenții de la posturile de macazuri;

b) în PTE al stației se prevede ca manevra pe o anumită linie sau porțiune de linie să se efectueze dintr-un anumit post de conducere.

(4) În toate cazurile, partida de manevră va sta tot timpul pe partea unde se află mecanicul.

(5) În cazuri excepționale, pe timp de viscol, ninsori abundente, furtună, etc., mecanicul poate stabili împreună cu conducătorul de manevră, postul de conducere favorabil pentru executarea manevrei.

Art. 196. - (1) Parcursul de manevră efectuat inițial trebuie consumat integral de către convoiul de vehicule feroviare, respectiv de către locomotiva izolată cu care se efectuează mișcări de manevră.

(2) Cazurile în care este permisă efectuarea manevrelor cu vehicule feroviare fără consumarea integrală a parcursului de manevră efectuat sunt cuprinse în reglementările specifice în vigoare.

Art. 197. - Personalul de locomotivă va ocupa obligatoriu postul de conducere din fața sau din dreapta sensului de mers în următoarele cazuri:

a) se face manevra cu locomotiva izolată;

b) convoiul de vehicule feroviare se manevrează prin tragere ... dintr-o zonă de manevră a stației în alta;

c) se manevrează prin tragere pe linii dotate cu opritor fix; în acest caz, viteza de tragere a convoiului va fi de cel mult 15 km/h peste ultimul macaz din parcursul de manevră care dă acces spre linia cu opritor fix.

Art. 198. - (1) Mecanicul de locomotivă reglează viteza cu care se efectuează manevra astfel încât să se poată asigura oprirea vehiculelor la locul stabilit, fără a se produce deteriorarea acestora sau degradarea și deplasarea încărcăturii.

(2) În timpul efectuării mișcărilor de manevră mecanicul de locomotivă va urmări în permanență și va respecta întocmai indicațiile semnalelor fixe și semnalele date de agenții din partida trenului și/sau agenții de la posturile de macazuri.

(3) Mecanicul este obligat să ia măsuri de oprire a manevrei dacă nu primește semnale corespunzătoare din partea agentului care manipulează macazurile la manevră precum și din partea celorlalți agenți din partida de manevră sau dacă semnalele fixe de manevră dau indicația de oprire sau primește semnale contradictorii din partea partidei de manevră.

(4) Mecanicul ajutor este obligat să observe semnalele fixe care se află pe partea sa, respectiv semnalele agenților de la posturile de macazuri și ale agenților din partida de manevră care se dau pe partea sa și răspunde de comunicarea corectă și la timp a acestora către mecanic.

Art. 199. - (1) Pe timpul staționării locomotivei de manevră, mecanicul poate părăsi locomotiva numai în cazurile prevăzute de reglementările specifice în vigoare, după asigurarea locomotivei contra pornirii din loc și numai după avizarea conducătorului de manevră.

(2) Pe timpul cât mecanicul nu se află pe locomotivă, în postul de conducere trebuie să rămână mecanicul ajutor, respectiv fochistul.

(3) În cazul conducerii simplificate, părăsirea locomotivei de către mecanic se poate face numai după ce a oprit motorul diesel al locomotivei, respectiv a deconectat disjunctorul și a coborât pantograful la LE, cu excepția locomotivelor sau a altor vehicule feroviare ale căror documentații tehnice furnizate de constructor prevăd alte operațiuni de siguranță în vederea asigurării contra pornirii din loc, fără deconectarea de la sursa principală de energie, cu condiția respectării tuturor măsurilor reglementate de constructor pentru respectivul tip de vehicul, a asigurat locomotiva contra pornirii din loc și numai după ce a avizat conducătorul de manevră, care va lua loc în cabina de conducere.

Art. 200. - (1) Mecanicul locomotivei de manevră este obligat să solicite personalului competent alimentarea cu combustibil și lubrifianți a locomotivei ori de câte ori este necesar.

(2) La terminarea programului de lucru la manevră, mecanicul va verifica datele privind serviciile prestate, înscrise de către impiegatul de mișcare de serviciu în foaia de parcurs.

Art. 201. - În timpul efectuării operațiunilor de manevrare a vehiculelor feroviare, personalului de locomotivă îi este interzis:

- a) să poarte cu personalul din partidele de manevră, direct, prin radiotelefon sau instalații TC, convorbiri ce nu sunt în legătură cu efectuarea serviciului;
- b) să permită accesul personalului din partida de manevră în afara sarcinilor de serviciu în postul de conducere al locomotivei;
- c) să manevreze convoaie de vehicule feroviare cu tonaje mai mari decât cele prevăzute în PTE al stației. În situația în care puterea locomotivei este insuficientă pentru efectuarea mișcărilor de manevră, va solicita conducătorului manevrei reducerea numărului de vehicule din convoi, respectiv remorcarea convoiului cu mai multe locomotive, dacă reglementările specifice în vigoare permit acest mod de lucru;
- d) să pună locomotiva sau convoiul de vehicule feroviare în mișcare numai în baza comunicărilor efectuate prin radiotelefon sau instalații TC, fără respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

Partea a VII-a

Circulația trenurilor pe secții cu conducere centralizată și dispecer

CAPITOLUL I

Circulația trenurilor pe secții cu conducere centralizată a circulației

Art. 202. - (1) Pe anumite secții de circulație stabilite de gestionarul infrastructurii feroviare, circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare se poate face pe baza ordinelor operatorului de circulație, transmise direct unor agenți denumiți în continuare agenți ai punctelor de secționare, utilizând sistemul denumit "conducerea centralizată a circulației trenurilor".

(2) Activitatea de mișcare în punctele de secționare, posturile ajutătoare de mișcare și posturile de macazuri din linie curentă de pe aceste secții se efectuează de către agentul punctului de secționare.

(3) Agentul punctului de secționare poate fi IDM, revizor de ace sau acar. În cazul punctelor de secționare cu mai mult de două direcții de mers și în cazul punctelor de secționare care delimitează secția de circulație cu conducere centralizată, cu excepția stațiilor înfundate, agentul punctului de secționare trebuie să fie IDM.

(4) Administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare poate stabili și alte cazuri decât cele de la alin. (3), în care agentul punctului de secționare trebuie să fie IDM.

Art. 203. - (1) La executarea serviciului pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, personalul este obligat să respecte pe lângă reglementările specifice acestui sistem de circulație și dispozițiile cuprinse în reglementările specifice în vigoare, care trebuie înțelese și aplicate în totalitatea lor.

(2) Din punct de vedere al executării atribuțiilor de serviciu, agenții punctelor de secționare sunt în subordinea operatorului de circulație.

(3) Personalul de locomotivă și de tren, care lucrează pe secțiile de circulație de la alin. (1), este obligat să execute dispozițiile operatorului de circulație transmise prin agentul punctului de secționare.

Art. 204. - (1) Ocuparea liniei curente de către un tren care pleacă dintr-un punct de secționare, se face din dispoziția scrisă a operatorului de circulație, transmisă mecanicului prin ordin de circulație, înmănat sub semnătură, cu număr și oră, de către agentul punctului de secționare și numai în baza indicației de liber a semnalului de ieșire, acolo unde există, precum și a semnalului "pornirea trenului", dat de către agentul punctului de secționare.

(2) Ocuparea liniei curente de către un tren care circulă fără oprire printr-un punct de secționare se face din dispoziția scrisă a operatorului de circulație, transmisă în scris cu număr și oră, prin ordin de circulație înmănat mecanicului sub semnătură, în ultimul punct de secționare în care trenul a avut oprire. Trecerea trenului prin punctul de secționare se face numai în baza indicației de liber a semnalului de ieșire, acolo unde există sau a semnalului de "trecere fără oprire" a trenului, dat de către agentul punctului de secționare, acolo unde nu există semnal de ieșire.

(3) Dispoziția operatorului de circulație pentru ocuparea liniei curente de către un tren, transmisă prin ordin de circulație, conține și eventualele condiții de circulație, înscrise de către agentul punctului de secționare.

(4) În cazul în care agentul punctului de secționare este IDM, iar trenul de marfă se expediază de către revizorul de ace sau de către acar, ordinul de circulație care conține dispoziția operatorului de circulație pentru ocuparea liniei curente se înmânează, mecanicului sub semnătură, din ordinul IDM. Mecanicul pune trenul în mișcare numai după ce a luat la cunoștință conținutul ordinului de circulație și numai pe baza indicației de liber a semnalului de ieșire, dacă există, precum și a semnalului "pornirea trenului".

Art. 205. - (1) Când necesitățile impun oprirea trenului într-un punct de secționare, prin care trenul urma să circule fără oprire, conform livretului de mers, acesta va fi oprit în baza indicației semnalelor de circulație, conform prevederilor din reglementările specifice în vigoare. În cazul în care semnalele de circulație sunt scoase din funcțiune sau punctul de secționare nu este înzestrat cu semnale de circulație, trenurile vor fi oprite de personalul ce deservește punctul de secționare cu semnale date cu instrumente portative.

(2) Suprimarea opririi unui tren de marfă într-un punct de secționare, în care după mers trenul are prevăzută oprire, se face numai pe baza dispoziției operatorului de circulație, transmisă mecanicului prin ordin de circulație în ultimul punct de secționare în care trenul are oprire.

Art. 206. - (1) Intrarea trenului în punctele de secționare înzestrate cu semnale de intrare se face conform prevederilor din reglementările specifice.

(2) Intrarea trenului în punctele de secționare înzestrate cu indicatoare permanente pentru acoperirea acestora, se face fără să fie necesară prezența agentului punctului de secționare, la primul aparat de cale din parcursul de intrare.

Art. 207. - (1) În punctele de secționare înzestrate cu indicatoare permanente pentru acoperirea acestora, în cazul încrucișărilor de trenuri, ordinea de intrare a acestora se stabilește de către operatorul de circulație, prin dispoziția de

expediere/primire a trenului, care se aduce la cunoștință mecanicilor trenurilor respective prin ordin de circulație, cu număr și oră.

(2) Trenul care urmează să intre primul, se garează în punctul de secționare, fără să fie necesară prezența agentului punctului de secționare, la primul aparat de cale din parcursul de intrare. Mecanicul primului tren care intră în punctul de secționare semnalizează că a garat trenul prin trei sunete scurte date cu fluierul sau sirena locomotivei sau a automotorului.

(3) Trenul care urmează să intre al doilea, se garează în punctul de secționare numai în prezența agentului punctului de secționare postat la primul aparat de cale din parcursul de intrare și în baza semnalului "înainte", dat de către acesta, indiferent de poziția locomotivei. Agentul punctului de secționare dă semnalul "înainte" pentru cel de-al doilea tren, numai după ce mecanicul primului tren a semnalizat că a garat trenul.

(4) Mecanicul trenului care a fost înștiințat că va intra al doilea în punctul de secționare. Dacă nu primește semnalul "înainte" dat de către agentul punctului de secționare postat la primul aparat de cale din parcursul de intrare, trebuie să oprească trenul înaintea primului aparat de cale de la intrare.

Art. 208. - În cazul în care intervine necesitatea schimbării liniei de garare, din directă în abătută și mecanicul nu a fost avizat, se vor lua măsuri de oprire a trenului înaintea primului aparat de cale cu semnale de oprire date cu instrumente portative, de către agentul punctului de secționare. După oprire, intrarea trenului în punctul de secționare se face pe baza semnalului "înainte", dat de lângă locomotivă de către agentul punctului de secționare, cu viteza de cel mult 20 km/h până la gararea trenului în punctul de secționare.

Art. 209. - (1) Gararea, ieșirea și trecerea trenurilor în/prin punctul de secționare situat pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, se verifică de către agentul punctului de secționare.

(2) După gararea trenului de marfă în punctul de secționare, agentul punctului de secționare este obligat să confirme gararea trenului dincolo de marca de siguranță de la urmă prin semnale de oprire date cu instrumente portative, iar mecanicul va răspunde cu trei sunete scurte date cu fluierul sau sirena locomotivei.

(3) În cazuri excepționale, când trenul nu poate fi garat între mărcile de siguranță datorită lungimii sale, staționarea trenului peste mărcile de siguranță este admisă numai în baza dispoziției scrise, dată de operatorul de circulație, conform prevederilor din reglementările specifice în vigoare. În acest caz, operatorul de circulație, dispune în scris punctelor de secționare pentru ca:

a) partea din urmă a trenului să rămână peste marca de siguranță de la urma trenului;

b) trenul să fie tras înainte și locomotiva trenului să staționeze peste marca de siguranță de la ieșire;

c) trenul să fie fracționat și garat pe două sau mai multe linii.

(4) Dispoziția operatorului de circulație se aduce la cunoștință mecanicului prin ordin de circulație întocmit de către agentul punctului de secționare.

Art. 210. - (1) Conducătorul manevrei răspunde de modul de compunere a trenului, întocmirea corectă a arătării trenului, stabilirea exactă a masei brute a trenului, a masei frânate real, a masei necesare de frânat și a lungimii trenului, atunci când intervin modificări în compunerea trenului.

(2) Masa brută a trenului, masa frânată real, masa necesară de frânat și lungimea trenului, stabilite de conducătorul manevrei, se aduc de către acesta la cunoștința mecanicului prin înscriere în foaia de parcurs.

(3) Formularul "Nota de repartizare a frânelor de mână" se completează de către agentul punctului de secționare - dacă acesta este IDM, respectiv conducătorul manevrei în celelalte cazuri,

Art. 211. - (1) În cazul în care toate mijloacele de comunicație sunt întrerupte, trenurile rămân în punctele de secționare în care au sosit, în momentul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație.

(2) Excepții față de situația de la alin. (1) se admit numai la îndrumarea locomotivei de ajutor și/sau mijloacelor de intervenție. Acestea vor circula între punctele de secționare cu viteza maximă de 30 km/oră.

(3) Pe secțiile cu conducerea centralizată a circulației este interzisă circulația automotoarelor a ramelor electrice sau diesel, UAM cu sau fără vagoane și a locomotivelor izolate, dacă acestea nu sunt deservite de cel puțin doi agenți.

Art. 212. - (1) În cazul în care agentul punctului de secționare care urmează să primească trenul sau prin care trenul urmează să treacă fără oprire nu răspunde la apelul telefonic al operatorului de circulație, agentul punctului de secționare care expediază trenul înmânează mecanicului ordin de circulație, din dispoziția scrisă a operatorului de circulație, în care comunică mecanicului că trenul oprește, după caz, la semnalul de intrare sau la indicatorul permanent de acoperire al punctului de secționare respectiv.

(2) După oprirea trenului la semnalul de intrare sau la indicatorul permanent de acoperire, acesta va fi primit în punctul de secționare numai însoțit de agentul punctului de secționare respectiv, cu ordin de circulație.

(3) Dacă agentul punctului de secționare nu se prezintă pentru însoțirea trenului cu ordin de circulație, mecanicul, ia legătura cu al doilea agent al trenului, pentru ca acesta să se deplaseze la biroul de mișcare, iar în cazul în care agentul punctului de secționare lipsește, să stabilească împreună cu operatorul de circulație condițiile de intrare a trenului în punctul de secționare respectiv.

(4) În cazul în care agentul unui post de macazuri din linie curentă nu răspunde la apelul telefonic al operatorului de circulație, agentul punctului de secționare din care se expediază trenul, înmânează mecanicului ordin de circulație, în care se comunică mecanicului că trenul oprește la postul de macazuri, înaintea primului aparat de cale și își continuă mersul numai după revizuirea macazurilor de către al doilea agent al trenului.

Art. 213. - Anexele 1-10 și Planșa 1 fac parte integrantă din prezentele instrucțiuni.

ANEXA Nr. 1

la Instrucțiunile nr. 201

Instrucțiuni de completare a formularului "Foaie de parcurs"

Capitolul I

Dispoziții generale

Art. 1. - (1) Documentul "Foaia de parcurs a locomotivei" - denumit în continuare foaie de parcurs - reprezintă documentul primar prin care:

a) se ține evidența prestației fiecărei locomotive și a consumurilor de energie, combustibili și lubrifianți utilizate pentru efectuarea respectivei prestații;

b) se ține evidența activității personalului de locomotivă, pe perioada cât efectuează serviciu în remorcarea trenurilor și/sau la manevră;

c) se transmit mecanicului informații privind trenul remorcat;

d) se evidențiază situațiile speciale privind siguranța circulației apărute în circulația trenurilor și la manevra vehiculelor feroviare.

(2) Formatul foii de parcurs, precum și conținutul acesteia este unic pentru toți operatorii de transport feroviar și este prezentat în formularul anexat.

(3) Fiecare operator de transport feroviar este obligat să-și procure foile de parcurs și să asigure gestiunea acestora în conformitate cu prevederile prezentelor instrucțiuni.

(4) Înregistrările în foaia de parcurs se efectuează numai în conformitate cu prezentele instrucțiuni și reglementările specifice în vigoare.

Art. 2. - (1) Personalul cu sarcini în manipularea și completarea foii de parcurs este următorul:

a) șeful de tură din unitatea de tracțiune;

b) mecanicul de locomotivă;

c) agentul de la postul de control al unității de tracțiune;

d) impiegatul de mișcare din stație;

e) șeful de tren, respectiv șeful de manevră de secție;

f) revizorul tehnic de vagoane;

g) agentul autorizat în cazurile cuprinse în reglementările specifice în vigoare;

h) personalul de specialitate din cadrul OTF;

i) gestionarul de combustibili și lubrifianți din unitatea de tracțiune;

j) alt personal care însoțește trenul, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Personalul nominalizat la alin. (1) este obligat:

a) să utilizeze foaia de parcurs numai în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;

b) să efectueze în foaia de parcurs numai înregistrările care îi revin prin reglementările specifice în vigoare, rămânând răspunzător de exactitatea datelor înscrise;

c) să păstreze în bună stare foaia de parcurs.

Art. 3. - Completarea rubricilor care sunt casetate și numerotate se va face după următoarele reguli:

a) datele vor fi aliniate la dreapta câmpului respectiv, eventualele spații libere rămânând în stânga;

b) elementele datei (zi, lună, oră, minut) se vor înscrie din două cifre, punându-se 0 (zero) în fața elementului de date constituit dintr-o cifră, Exemplu: data 23 mai ora 8 și 10 min. se va scrie:

zi	lună	oră	min.
23	05	08	10

c) datele care sunt codificate, vor completa integral casetele din câmpul corespunzător. Exemple: cod locomotivă, cod unitate de tracțiune, cod gestiune;

d) fiecare cifră va fi scrisă clar într-o singură casetă numerotată, pentru a nu da posibilitatea interpretării greșite;

c) înscrierea datelor în foile de parcurs se va face numai cu pastă albastră sau cu cerneală, cu deosebită atenție, fără ștersături sau modificări de caractere. Eventualele date înscrise eronat se vor anula prin barare cu o linie orizontală și se vor înscrie datele corecte, eventual folosind rândul următor.

Art. 4. - Prelucrarea datelor din foaia de parcurs se poate face manual sau computerizat, pe calculatoare dotate cu soft specializat.

Capitolul II

Îndatoririle șefului de tură din unitatea de tracțiune privind completarea și manipularea foii de parcurs

Art. 5. - **(1)** Foaia de parcurs se emite de regulă de către personal al operatorului de transport feroviar încadrat în funcția de șef tură tracțiune.

(2) Operatorul de transport feroviar poate stabili alt personal care să îndeplinească sarcinile șefului de tură cu respectarea tuturor condițiilor prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(3) Mecanicul de locomotivă poate emite foaie de parcurs pentru serviciul pe care urmează să îl presteze, numai în condițiile prevăzute în prezentele instrucțiuni.

Art. 6. - **(1)** Înainte de prezentarea personalului de locomotivă, șeful de tură din unitatea de tracțiune completează matca foii de parcurs cu următoarele date:

a) codul locomotivei;

b) denumirea unității de tracțiune care emite foaia de parcurs;

c) numărul trenului;

d) numele mecanicului;

e) data emiterii foii de parcurs.

(2) Pe foaia de parcurs propriu-zisă șeful de tură din unitatea de tracțiune completează următoarele rubrici:

a) " OTF" cu denumirea operatorului de transport feroviar căruia îi aparține locomotiva și/sau personalul de locomotivă. Denumirea operatorului de transport feroviar poate fi înscrisă odată cu tipărirea foii de parcurs sau cu ajutorul unei ștampile;

b) " emitent" cu denumirea operatorului de transport feroviar și/sau a unității de tracțiune care emite foaia de parcurs;

c) " seria", "nr." și "anul", cu seria și numărul foii de parcurs, respectiv cu anul emiterii foii de parcurs - coloanele 0-4;

d) " cod locomotivă" cu codul locomotivei respective - coloanele 5-11. Pentru WIT-uri se va înscrie nr. 1111 în coloanele 5-8, iar în coloanele 9-11 se vor înscrie în cele care indică nr. WIT-ului (cifrele 9, 10 și 11 din numărul de 12 cifre ale acestuia);

e) " cod unitate de domiciliu locomotivă" cu codul SIRUES al unității de tracțiune în al cărei parc de exploatare se află locomotiva;

f) " regim de lucru" cu regimul de lucru al personalului de locomotivă - coloana 18 cu o cifră reprezentând modul de utilizare a personalului de locomotivă - în turnus, în tură, zilnic, în deplasare, însoțitor sau alte activități. Fiecare operator de transport feroviar va stabili activitățile specifice pentru care va folosi personalul de locomotivă și codificarea acestor activități;

g) " predarea sau remizarea anterioară a locomotivei" cu ziua, luna ora și minutul remizării anterioare a locomotivei - coloanele 19-26 - cu datele corespunzătoare remizării locomotivei în unitatea de tracțiune, consemnate în registrul de circulație al șefului de tură;

h) " mecanic" și "mecanic aj.", cu numele și prenumele mecanicului, respectiv ale mecanicului ajutor. Dacă locomotiva este condusă și deservită în sistem simplificat, fără mecanic ajutor, rubrica "mecanic aj." și coloanele 35-42 se vor bara cu o linie în diagonală;

i) " prezentarea echipei la serviciu" CLI ziua, luna ora și minutul prezentării echipei de locomotivă - coloanele 43-50.

(3) Dacă personalul de locomotivă va fi însoțit de personal aflat în stagii de practică, șeful de tură va completa rubrica "personal în practică" cu numele acestuia, iar la rubrica "prezentat" va înscrie data și ora prezentării la serviciu a acestui personal.

(4) Dacă personalul de locomotivă este programat să intre într-o perioadă de odihnă într-un dormitor amenajat la o stație, șeful de tură va emite o foaie de parcurs pentru comanda care urmează după perioada de odihnă, pe care o va înmâna mecanicului de locomotivă.

Art. 7. - (1) Pe foaia de parcurs a personalului de locomotivă și automotor prezentat la serviciu de rezervă șeful de tură completează rubricile:

a) " mecanic";

b) " mecanic aj.";

c) " prezentarea echipei la serviciu".

(2) Pe perioada cât personalul de locomotivă și automotor așteaptă în unitatea de tracțiune în rezervă, foaia de parcurs este păstrată de șeful de tură.

(3) Dacă personalul de locomotivă prezentat la serviciul de rezervă va fi îndrumat cu o locomotivă din unitatea de tracțiune respectivă, șeful de tură va mai completa rubricile "cod locomotivă" și "cod imitate de domiciliu locomotivă".

(4) Dacă personalul de locomotivă prezentat la serviciul de rezervă se îndrumă "regie", șeful de tură va completa rubricile specifice îndrumării regie.

Art. 8. - (1) Pe foaia de parcurs a personalului de locomotivă și automotor prezentat la serviciu în unitatea de tracțiune, care va fi îndrumat regie până la o stație unde va prelua locomotiva, șeful de tură va completa rubricile:

- a) "regim de lucru";
- b) "mecanic";
- c) "mecanic aj.";
- d) "prezentarea echipei la serviciu".

(2) Datele din rubrica "regia personalului de locomotivă" se completează astfel:

- a) "nr. tren" - cu numărul de tren cu care va călători până la stația de unde va prelua locomotiva;
- b) "disp. RC" - cu numărul dispoziției de îndrumare a personalului de locomotivă și automotor sau conform programului de lucru, dacă regia este prevăzută în program;
- c) "stația de plecare";
- d) "ora plecării".

(3) Dacă personalul de locomotivă se îndrumă la stația unde va prelua locomotiva în tranzit cu mijloace auto, șeful de tură va menționa la rubrica "nr. tren" numărul de înmatriculare a autoturismului sau numărul mijlocului de transport în comun cu care se va efectua deplasarea.

(4) După înscrierea datelor privind regia personalului de locomotivă, șeful de tură va semna în rubrica "ss șef de tură" și va aplica ștampila.

Art. 9. - (1) La prezentarea personalului de locomotivă în vederea îndrumării la șeful de tură, acesta va înscrie numele și prenumele mecanicului și, după caz, a mecanicului ajutor în rubrica "verificarea stării generale" și va efectua verificarea stării generale de aptitudine pentru efectuarea serviciului la siguranța circulației, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) În prezența șefului de tură, mecanicul și mecanicul ajutor vor semna în rubrica "Sunt odihnit și în stare normală". Șeful de tură va înscrie rezultatul verificărilor prin mențiunile "apt" respectiv "inapt" precum și ora și minutul verificării stării generale în rubricile respective, va semna în rubrica "șef tură (IDM)" și va aplica ștampila.

(3) După completarea datelor prevăzute la alin. (2), în cazul în care starea generală a personalului de locomotivă permite acestuia executarea serviciului, șeful de tură va proceda la completarea observațiilor și precizărilor privind siguranța circulației în rubrica "Precizări privind siguranța circulației", iar dacă spațiul este insuficient se va utiliza în acest scop și rubrica "Mențiuni asupra trenurilor" din cap. I al formularului Foaia de parcurs. Șeful de tură va face și verbal recomandări privind efectuarea serviciului la siguranța circulației.

(4) În situația când unul sau ambii membri ai echipei de locomotivă au fost găsiți inapți pentru serviciu, după înscrierea mențiunii "inapt" în rubrica special destinată, șeful de tură va anula foaia de parcurs prin bararea în diagonală cu o linie de culoare roșie. Foaia de parcurs anulată va fi atașată la dosarul de cercetare care se întocmește conform instrucțiunilor în vigoare.

Art. 10. - După terminarea înregistrării tuturor datelor și verificarea corectitudinii celor înscrise, șeful de tură din unitatea de tracțiune va semna în rubrica "predat" și va aplica ștampila, după care va preda foaia de parcurs mecanicului.

Art. 11. - (1) La intrarea cu locomotiva în unitatea de tracțiune, după efectuarea operațiilor prevăzute în reglementările specifice în vigoare, mecanicul se va prezenta la șeful de tură și va preda foaia de parcurs.

(2) Șeful de tură va verifica datele înscrise în foaia de parcurs, după care va înscrie în rubrica "ieșirea echipei din serviciu" - în coloanele 51-56 - ziua, ora și minului ieșirii din serviciu a personalului de locomotivă care a predat locomotiva în unitatea de tracțiune.

(3) După caz, șeful de tură va consemna în matca foii de parcurs primite, data la care a fost înapoiată foaia de parcurs după care va solicita mecanicului semnătura de predare a foii de parcurs. În mod similar va proceda și cu foile de parcurs ale personalului de locomotivă care iese din serviciu, după sosirea regie sau care a fost în rezervă.

(4) Pentru personalul de locomotivă care a stat în rezervă șeful de tură va calcula timpul stat în rezervă în minute și va completa rubrica "personal stat în rezervă" - coloanele 65-67.

(5) Pentru personalul de locomotivă care, după prezentarea la șeful de tură, nu a mai fost îndrumat datorită anulării trenului pentru care a fost comandat, șeful de tură va înscrie la rubrica "mențiuni asupra trenurilor" numărul dispoziției de anulare a trenului transmisă de regulatorul de circulație și durata timpului cât personalul de locomotivă a așteptat îndrumarea, conform reglementărilor specifice ale OTF al cărui salariat este personalul de locomotivă.

(6) Dacă personalul este programat să intre la odihnă la dormitorul amenajat în cadrul unității de tracțiune, șeful de tură va menționa la rubrica "odihna personalului" ora intrării personalului la odihnă și ora la care personalul de locomotivă trebuie să se prezinte pentru comanda următoare. Pentru comanda următoare se va emite o nouă foaie de parcurs.

(7) Ieșirea din serviciu a personalului aflat în stagiul de practică se va consemna în rubrica "terminat", prin înscrierea datei și orei terminării serviciului.

(8) După terminarea înregistrării tuturor datelor și verificarea corectitudinii celor înscrise, șeful de tură din unitatea de tracțiune va semna în rubrica "primit" și va aplica ștampila.

(9) Foaia de parcurs rămâne la șeful de tură în vederea preluării de către personalul de specialitate pentru prelucrare, cu excepția foii de parcurs a personalului de locomotivă care intră la odihnă la dormitorul unității de tracțiune, care va fi predată șefului de tură numai după terminarea perioadei de odihnă.

Art. 12. - În unitățile de tracțiune care nu au post de control, șeful de tură va înregistra ieșirea/intrarea locomotivei în unitatea de tracțiune în rubrica "ieșit locomotiva la post control" respectiv "intrat locomotiva la post control" prin înscrierea zilei, lunii, orei și minutului - în coloanele 57-60 respectiv coloanele 61-64.

Capitolul III

Îndatoririle mecanicului de locomotivă privind completarea foii de parcurs

Art. 13. - (1) La primirea foii de parcurs de la șeful de tură, mecanicul semnează matca foii de parcurs, verifică dacă este completată cu toate datele și este semnată și ștampilată de către șeful de tură. În caz de neconcordanțe va solicita pe loc clarificarea acestora.

(2) Mecanicul de locomotivă va înscrie numărul matricol al său și al mecanicului ajutor la rubrica "nr. matricol": pentru mecanic - coloanele 27-34 și pentru mecanic ajutor - coloanele 35-42.

(3) Când personalul de locomotivă se prezintă la IDM din stație pentru preluarea serviciului, numerele matricole se vor înscrie de către mecanic, conform alin. (2).

(4) Dacă locomotiva este condusă și deservită în sistem simplificat, fără mecanic ajutor, rubrica "mecanic aj." și coloanele 35-42 se vor bara cu o linie în diagonală.

Art. 14. - La ieșirea/intrarea cu locomotiva la postul de control al unității de tracțiune, mecanicul va înmâna personal sau prin mecanicul ajutor foaia de parcurs agentului de la postul de control, pentru înregistrarea datei și orei ieșirii - coloanele 57-60 - respectiv intrării locomotivei - coloanele 61-64. Mecanicul va verifica dacă cele înscrise de agent sunt conforme cu realitatea.

Art. 15. - (1) La luarea în primire a locomotivei în stațiile din parcurs, mecanicul va completa următoarele rubrici:

a) "cod locomotivă" cu codul locomotivei respective - coloanele 5-11;

b) "cod unitate de domiciliu locomotivă" cu codul unității de tracțiune de domiciliu a locomotivei - coloanele 13-17;

c) ziua, luna, ora și minutul luării în primire a locomotivei din rubrica "predarea sau remizarea anterioară a locomotivei" - coloanele 19-26.

(2) În situațiile când remorcarea trenului se face cu mai multe locomotive, legate sau nelegate la tren, active sau inactive, mecanicul va solicita IDM din stația unde se atașează locomotivele la tren, completarea rubricii "personal de tracțiune și celelalte locomotive în acțiune", pentru toate celelalte locomotive.

(3) Înainte de a pleca cu trenul din stația de îndrumare, mecanicul ia la cunoștință observațiile înscrise de IDM și revizorul tehnic de vagoane în rubrica "Mențiuni asupra trenurilor" - cap. I din Formularul Foaia de parcurs - după care va semna de luare la cunoștință în partea de jos a acestei rubrici.

Art. 16. - (1) La rubrica "Mențiuni asupra trenurilor" mecanicul de locomotivă mai face înscrieri în următoarele cazuri:

a) primirea acceptului de a da trenul înapoi în stație;

- b)** solicitarea locomotivei de ajutor;
- c)** renunțarea la locomotiva de ajutor solicitată;
- d)** producerea unui eveniment sau accident feroviar în linie curentă și comunicarea acestuia către IDM.

(2) În cazurile de la alin. (1) mecanicul înscrie în foaia de parcurs a locomotivei următoarele:

- a)** numele stației de la care s-a primit acceptul de a da trenul înapoi în stație, la care s-a cerut locomotiva de ajutor, respectiv de la care s-a primit încuviințarea de a renunța la locomotiva de ajutor sau la care a fost avizat accidentul sau evenimentul feroviar în linie curentă;

- b)** numărul dispoziției din registrul unic de căi libere, comenzi și mișcare și ora la care s-a primit confirmarea de la IDM;

- c)** numele și prenumele IDM de la care a primit comunicarea.

Art. 17. - (1) În situațiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare în care prezentarea personalului de locomotivă se face prin program într-o stație fără a se prezenta în prealabil la unitatea de tracțiune pentru primirea foi de parcurs, operatorul de transport feroviar poate înzestra personalul de locomotivă sau locomotiva cu convolute de foi de parcurs complete - matca și foaie de parcurs.

(2) În situațiile prevăzute la alin. (1) mecanicul va emite foaie de parcurs și va completa, după caz, datele din cap. I al formularului Foaia de parcurs prevăzute la art. 6, alin. (1), (2), (3), art. 8, alin. (1) și (2) din prezenta anexă, după care se va prezenta la IDM din stație în vederea verificării stării generale.

(3) La încheierea programului de lucru mecanicul va efectua înscrierile prevăzute la art. 11 din prezenta anexă.

(4) Prescripții privind emiterea și completarea foilor de parcurs de către mecanicul de locomotivă, precum și pentru primirea - predarea convolutelor de foi de parcurs înainte și după completare se stabilesc de operatorul de transport feroviar prin reglementări speciale.

Art. 18. - (1) În cap. II al formularului Foaia de parcurs, mecanicul va completa rubrica "cod locomotivă" - coloanele 5-11 - cu codul locomotivei respective.

(2) În cazul trenurilor de marfă, la trecerea prin stațiile frontieră între regionala din care s-a expediat trenul și regionala imediat următoare parcursă de tren, mecanicul va înscrie ora și minutul trecerii prin stația respectivă.

Art. 19. - (1) În cap. III al formularului Foaia de parcurs, mecanicul va înregistra date privind:

- a)** plecarea din stația de îndrumare a trenului, respectiv din stația unde s-a luat în primire locomotiva,

- b)** sosirea în stația de destinație sau în care se predă în tranzit locomotiva;

- c)** pentru trenurile de călători - opririle în alte puncte de secționare decât cele prevăzute în livretul de mers;

- d)** pentru trenurile de marfă și locomotivele izolate - toate opririle, inclusiv cele prevăzute în livretul de mers;

- e)** opririle la semnale, precum și opririle neprevăzute în linie curentă;

f) numele stației de frontieră de regională sau frontieră de țară, cu ora de sosire și ora de plecare sau trecere;

g) staționările cu motorul Diesel oprit;

h) alte date legate de circulația trenurilor conform reglementărilor specifice în vigoare;

i) pentru locomotivele Diesel: date privind cantitățile de combustibil din rezervorul locomotivei primite și predate.

(2) Rubricile care vor fi completate în aceste cazuri prevăzute la alin. (1) sunt următoarele:

a) "stat. cu motor oprit" cu perioada de timp în care locomotiva a staționat cu motorul Diesel oprit, exprimată în minute;

b) "nr. tren" cu numărul trenului respectiv;

c) "denumire stație sau punctul de secționare" cu denumirea stației, a altui punct de secționare sau a locului în linie curentă unde trenul a fost oprit;

d) "sosire" cu ora și minutul opririi trenului;

e) "plecare" cu ora și minutul punerii în mișcare a trenului;

f) "mențiuni la îndrumare sosire" cu motivele opririlor accidentale.

(3) La luarea în primire a locomotivei în tranzit într-o stație, mecanicul va înscrie în rubrica "mențiuni la îndrumare/sosire": mențiunile "primit locomotiva în stația la data ora" va semna de primire și va solicita celuilalt mecanic semnătura de predare a locomotivei.

(4) La predarea locomotivei în tranzit într-o stație, mecanicul va înscrie în rubrica "mențiuni la îndrumare sosire": mențiunile "predat locomotiva în stația la data ora" va semna de predare și va solicita celuilalt mecanic semnătura de primire.

Art. 20. - (1) În cap. IV al formularului Foaia de parcurs se vor completa date privind alimentarea cu combustibili, lubrifianți și apă tehnologică a locomotivelor și vagoanelor WIT.

(2) Duplicata bonurilor de consum se completează obligatoriu cu ajutorul hârtiei copiative (indigo). Pentru completarea datelor pe bonurile de consum din cadrul foii de parcurs mecanicul va plia foaia de parcurs în partea de jos a acesteia astfel încât unicatele bonurilor să se suprapună corect peste duplicate.

(3) Pe bonurile de consum mecanicul va completa următoarele rubrici:

a) "serie" și "număr foaie" - coloanele 0-4 - cu seria și numărul foii de parcurs pe care-l va prelua din rubrica similară din cap. I al formularului Foaia de parcurs - coloanele 0-4;

b) "cod locomotivă" - coloanele 5-11 - cu codul locomotivei respective;

c) "cod unitate de domiciliu locomotivă" - coloanele 13-17 - cu codul unității de tracțiune de care aparține locomotiva, același ca în rubrica similară din cap. I în coloanele 13-17;

d) "data" - coloanele 26-29 - cu ziua și luna când se face alimentarea locomotivei.

(4) După alimentarea locomotivei, mecanicul verifică datele înscrise de gestionar pe bonul de consum, după care își va înscrie numele, prenumele și va semna în rubrica "mecanic" din partea de jos a bonului.

(5) Bonurile nefolosite din foaia de parcurs se anulează de către mecanic prin bararea cu două linii în diagonală și înscrierea în clar a mențiunii "anulat" atât pe unicatul cât și pe duplicatul bonului de consum.

Capitolul IV

Îndatoririle agentului de la postul de control privind completarea și manipularea foii de parcurs

Art. 21. - (1) La ieșirea locomotivei din unitatea de tracțiune, respectiv în momentul sosirii acesteia la postul de control, mecanicul predă personal sau prin mecanicul ajutor foaia de parcurs agentului de la acest post, care înregistrează în rubrica "ieșit locomotiva la post control", ziua și luna în rubricile respective, iar ora și minutul în coloanele 57-60.

(2) După înscrierea datelor de la alin. (1) agentul aplică ștampila postului, semnează la rubrica "ss agent post control" și efectuează înregistrările necesare în registrul de intrări-ieșiri locomotive, după care predă mecanicului foaia de parcurs.

(3) Intrarea locomotivei în unitatea de tracțiune, respectiv sosirea locomotivei la postul de control, se consemnează de către agentul de la postul de control prin înscrierea în rubrica "intrat locomotiva la post control", a zilei și lunii în rubricile "ziua - luna", respectiv a orei și minutului în coloanele 61-64.

(4) După înscrierea datelor de la alin. (3) agentul aplică ștampila postului, semnează la rubrica "ss agent post control" și efectuează înregistrările necesare în registrul de intrări-ieșiri locomotive după care predă mecanicului foaia de parcurs.

(5) Aplicarea ștampilei de către agent se face cu deosebită atenție astfel încât să nu fie afectate rubricile vecine celei rezervate pentru ștampila și semnătura agentului de la postul de control.

(6) Mecanicul este obligat să verifice dacă datele înscrise de agent în foaia de parcurs corespund realității și sunt înscrise în rubrica corespunzătoare.

Capitolul V

Îndatoririle impiegatului de mișcare privind completarea și manipularea foii de parcurs

Secțiunea 1

Îndatoririle impiegatului de mișcare privind completarea și manipularea foii de parcurs la prezentarea pentru serviciu în stație a personalului de locomotivă

Art. 22. - (1) Prezentarea pentru serviciu în stație a personalului de locomotivă se face în conformitate cu prevederile din PTE și cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

(2) IDM verifică starea generală a personalului de locomotivă, după care mecanicul și mecanicul ajutor confirmă sub semnătură în rubrica "Sunt odihnit și în stare normală" din cap. I al formularului Foaia de parcurs, că sunt odihniți și în stare normală. IDM înscrie în dreptul numelui mecanicului și mecanicului ajutor din rubrica "verificarea stării generale" una din mențiunile "apt" sau "inapt", ora și minutul, după care va semna și va aplica ștampila la rubrica "ss șef tură (IDM)".

(3) Precizările privind siguranța circulației vor fi înregistrate în rubrica "precizări privind siguranța circulației".

(4) În situația când unul sau ambii membri ai echipei de locomotivă au fost găsiți inapți pentru serviciu, după înscrierea mențiunii "inapt" în rubrica special destinată, IDM va anula foaia de parcurs prin bararea în diagonală cu o linie de culoare roșie și va lua măsuri de avizare a operatorului de circulație și a operatorului de transport feroviar căruia îi aparține respectivul personal. Foaia de parcurs anulată va fi înmânată reprezentanților operatorului de transport feroviar pentru a fi atașată la dosarul de cercetare care se întocmește conform instrucțiunilor în vigoare.

(5) În cap. I al formularului Foaia de parcurs, IDM completează următoarele rubrici:

a) " prezentarea echipei la serviciu" - coloanele 43-50 - cu ziua, luna, ora și minutul de prezentare pentru serviciu;

b) " ieșit locomotiva la post control" cu mențiunea "tranzit".

Art. 23. - În situația în care personalul de locomotivă este îndrumat regie, IDM completează rubrica "regia personalului de locomotivă" din cap. I al formularului Foaia de parcurs, cu numărul trenului, numărul dispoziției operatorului de circulație, stația de plecare, data și ora plecării, după care aplică ștampila stației și semnează în rubrica "ss șef tură (I.D.M)".

Art. 24. - Dacă personalul de locomotivă urmează să efectueze o perioadă de odihnă în dormitorul stației, IDM va menționa la rubrica "odihna personalului" ora intrării personalului de locomotivă la odihnă și ora la care personalul de locomotivă se prezintă pentru comanda următoare. Pentru comanda următoare personalul de locomotivă va prezenta IDM foaia de parcurs pentru noua comandă în vederea completării datelor, conform prezentelor instrucțiuni.

Art. 25. - (1) În stațiile unde se atașează locomotive de multiplă tracțiune sau locomotive care urmează să circule inactive în compunerea trenului, fără a participa la remorcarea acestuia, IDM înscrie în foaia de parcurs a fiecărei locomotive în rubrica "personal de tracțiune și celelalte locomotive în acțiune", următoarele date:

- a) numărul trenului;
- b) numele mecanicului/ mecanicilor celorlalte locomotive;
- c) unitatea/unitățile de tracțiune de domiciliu al mecanicului/mecanicilor, cu precizarea operatorului de transport feroviar;
- d) codul locomotivei/locomotivelor;
- e) în funcție de poziția locomotivei în tren se înscrie una din următoarele mențiuni:

- "titulară" pentru locomotiva din capul trenului;
 - "multiplă", "intercalată" respectiv "împingătoare" pentru fiecare din celelalte locomotive active la tren;
 - "inactivă" dacă locomotiva nu participă la remorcarea trenului.
- f)** stația unde este atașată locomotiva/locomotivele respective;
- g)** stația unde urmează să fie detașată/detașate locomotiva/locomotivele respective.
- (2)** O locomotivă este "inactivă" atunci când aceasta nu participă la remorcarea trenului, forța sa de tracțiune nefiind necesară sau nefiind disponibilă pentru remorcarea trenului.
- (3)** Când în fața locomotivei care a fost "titulară", se atașează o altă locomotivă, locomotiva care s-a atașat în capul trenului devine "titulară", iar cea de-a doua devine "multiplă" dacă participă la remorcarea trenului, respectiv "inactivă" dacă nu mai participă la remorcarea trenului.
- (4)** După completarea și verificarea datelor înregistrate, IDM semnează și aplică ștampila stației în rubrica "predat" și în rubrica "Mențiuni asupra trenurilor" din cap. I al formularului Foaia de parcurs, dacă s-au înscris observații referitoare la compunerea sau circulația trenului respectiv, după care predă mecanicului foaia de parcurs.
- (5)** Mecanicul are obligația de a verifica dacă cele înscrise de către IDM în foaia de parcurs, sunt conforme cu realitatea.

Secțiunea a 2-a

Îndatoririle impiegatului de mișcare privind 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 operații de manevrare a vehiculelor feroviare

Art. 26. - IDM din stațiile de îndrumare, din parcurs și de destinație a trenurilor vor înregistra în cap. II și cap. III, ale formularului Foaia de parcurs, date referitoare la compunerea trenurilor sau activitatea locomotivelor în stații.

Art. 27. - **(1)** La expedierea trenurilor din stațiile de compunere și/sau când se modifică compunerea trenului prin atașări-detașări de vagoane se completează datele în cap. II și III ale formularului Foaia de parcurs.

(2) În situațiile prevăzute la alin. (1), în cap. II al formularului Foaia de parcurs, IDM completează rubricile;

- a)** " număr tren" - coloanele 15-19 cu numărul trenului;
- b)** " cod stație" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației de compunere-expediere sau de prelucrare în parcurs a trenului;
- c)** " plecare" - coloanele 25-28 - cu ora și minutul când se expediază trenul;
- d)** " masa netă" - cu masa netă a trenului exprimată în tone în rubrica "călători" - coloanele 38-40 - pentru trenurile de călători și în rubrica "marfă" - coloanele 41-44 - pentru trenurile de marfă;
- e)** " tone brute" - coloanele 45-48 - cu tonajul brut al trenului exprimat în tone;

f) " osii" - cu numărul de osii ale vehiculelor din compunerea trenului, în rubricile:

- " serv." - numărul de osii de serviciu - coloanele 49-50;
- " cls." - numărul de osii al vagoanelor de călători - coloanele 51-52;
- " goale" - cu numărul de osii al vagoanelor de marfă goale - coloanele 53-55;
- " înc." - cu numărul de osii marfă încărcate - coloanele 56-58;

g) " masa frânată" - cu masa frânată a trenului exprimată în tone;

h) " lungime tren" cu lungimea trenului în metri.

(3) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului, stabilite în livretul de mers, se înscriu în rubrica "după livret", în subrubrica "automat", respectiv în subrubrica "de mână".

(4) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului rezultate din arătarea trenului, se înscriu în rubrica "de fapt", în subrubrica "automat", respectiv în subrubrica "de mână".

(5) Pentru înscrierea în foaia de parcurs a datelor menționate la alin. (2) se va folosi câte un singur rând pentru fiecare tren.

(6) În situațiile prevăzute la alin. (1), în cap. III al formularului Foaia de parcurs, IDM completează rubricile:

- a) " nr. de tren", cu numărul trenului respectiv;
- b) " denumire stație sau punct de secționare" cu denumirea stației în care au avut loc operațiile respective;
- c) " plecare", cu ora și minutul când se expediază trenul;
- d) " mențiuni la îndrumare-sosire", cu mențiuni care se referă la operațiile efectuate cu trenul sau locomotiva în stație.

(7) Înscrierea în foaia de parcurs a operațiilor menționate la alin. (6), se face distinct pe un singur rând, cu semnătura IDM și ștampila stației,

(8) Pe fiecare din foile de parcurs ale locomotivelor pentru multiplă tracțiune, se înregistrează câte un rând de date în cele două capitole, în modul arătat mai sus.

Art. 28. - (1) În stațiile în care un tren remorcat cu locomotivă diesel urmează să staționeze mai mult decât este prevăzut în livretele de mers, IDM transmite mecanicului durata aproximativă cu care se va prelungi staționarea.

(2) Mecanicul nu va opri motorul dacă există pericol de îngheț sau dacă din motive tehnice întemeiate nu l-ar mai putea porni.

(3) Înainte de expedierea trenului, IDM înscrie în rubrica "staționare cu motorul oprit" din cap. III al formularului Foaia de parcurs, durata de timp în care locomotiva a stat cu motorul oprit, iar în cazurile în care înscrierea de către IDM nu este posibilă, aceasta se face de către mecanic.

Art. 29. - (1) La atașarea de locomotive inactive la tren, în cap. II al formularului Foaia de parcurs IDM completează următoarele rubrici:

a) " număr tren" - coloanele 15-19 - cu numărul trenului la care se atașează locomotiva;

b) " cod stație" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației unde se atașează locomotiva;

c) "plecare" - coloanele 25-28 - cu ora și minutul plecării trenului din stația respectivă; dacă această rubrică nu poate fi completată de către IDM, datele respective se înscriu de către mecanic.

(2) Pe foaia de parcurs a locomotivei devenită "inactivă", în cap. II al formularului, se completează un rând nou, după ce s-au înscris datele din rubrica "destinație" din rândul precedent.

(3) De asemenea, în cazul atașării de locomotive inactive la tren, în cap. III al formularului Foaia de parcurs, IDM completează următoarele rubrici:

- a) "număr tren", cu numărul trenului respectiv;
- h) "denumire stație sau punct de secționare" în care au avut loc operațiile;
- c) "plecare", cu ora reală și minutul când s-a expediat trenul;
- d) "mențiuni la îndrumare-sosire", cu mențiuni care se referă la operațiile efectuate cu trenul sau locomotiva în stație, cu semnătura IDM și ștampila stației.

Art. 30. - (1) La sosirea trenului în stațiile de descompunere, la detașarea locomotivelor de multiplă tracțiune sau care au circulat "inactive" la tren, precum și la schimbarea personalului de locomotivă, IDM completează în cap. II din formularul Foaia de parcurs a locomotivei/locomotivelor următoarele rubrici:

a) "cod stație" - coloanele 29-33 - de sub rubrica "destinație", cu codul SIRUES al stației respective;

b) "sosire" - coloanele 34-37 - de sub rubrica "destinație", cu ora și minutul sosirii reale a trenului în stație.

(2) De asemenea, în cap. III al formularului Foaie de parcurs, IDM completează rubricile:

- a) "denumire stație sau punct de secționare", cu numele stației respective;
- b) "sosire" cu ora și minutul sosirii reale a trenului în stație.

Art. 31. - (1) Durata de timp exprimată în minute, în care se efectuează manevra vehiculelor feroviare cu o locomotivă într-o stație tehnică sau într-o stație din parcursul trenului se înscrie de către IDM, astfel:

a) în cap. II al formularului Foaia de parcurs a locomotivei:

- "număr tren" - coloanele 15-19 - cu numărul 99999, care semnifică faptul că locomotiva a efectuat prestații numai la manevră, respectiv 99998 pentru manevra intermediară efectuată cu locomotiva unui tren;

- "cod stație" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației unde s-a făcut manevră specială;

b) în cap. III al formularului Foaia de parcurs a locomotivei:

- "denumire stație", cu numele stației respective, al haltei de mișcare sau al postului de mișcare din linie curentă;

- "man", cu durata operațiilor de manevră în cifre;

- "mențiuni la îndrumare sosire", cu durata operațiilor de manevră în litere.

(2) Datele înscrise se confirmă prin semnătura IDM și ștampila stației, aplicate în rubrica "mențiuni la îndrumare sosire".

Art. 32. - Efectuarea cu locomotiva/locomotivele trenului sau cu locomotive special destinate a altor activități decât remorcarea trenurilor și manevra vehiculelor feroviare cum ar fi: alimentare cu tensiune de 1500 V necesară

funcționării diverselor instalații exterioare locomotivei, alimentarea cu abur sau aer comprimat a garniturilor de vagoane sau a instalațiilor fixe, inclusiv preîncălzirea garniturilor de călători, activități denumite în continuare "lucru pe loc", se consemnează în foaia de parcurs de către IDM astfel:

a) în cap. II al formularului Foaia de parcurs, rubricile:

* "nr. tren" - coloanele 15-19 - cu numărul 90001, număr de tren simbolic pentru lucrul pe loc;

- "cod stație" - coloanele 20-21 - de sub rubrica "expediere", cu codul SIRUES al stației unde s-a efectuat lucrul pe loc;

b) în cap. III al formularului Foaia de parcurs, rubricile:

- "denumire stație sau punct de secționare", cu numele stației respective;

- "man" cu minute lucru pe loc efectuate în stația respectivă.

Art. 33. - (1) În cazul alimentării unei locomotive în parcurs într-o stație în care este amenajat un punct de alimentare, fără ca locomotiva să intre într-o unitate de tracțiune, IDM înscrie în cap. II al formularului Foaia de parcurs, în rubricile următoarele:

- "nr. tren" - coloanele 15-19 - cu numărul 90002, număr de tren simbolic pentru alimentare în parcurs, fără remizarea locomotivei;

- "cod stație" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației;

- "plecare" - coloanele 25-28 - cu ora și minutul plecării la alimentare;

- "sosire" - coloanele 34-37 - cu ora și minutul sosirii de la punctul de alimentare.

(2) În mod similar celor prevăzute la alin. (1) se vor înscrie în foaia de parcurs situațiile când locomotiva efectuează verificări tehnice, revizii la echipamentul de pe acoperișul locomotivei electrice - RAc, într-o stație dotată corespunzător, fără a intra într-o unitate de tracțiune.

Art. 34. - În vederea păstrării în bune condiții a foi de parcurs, precum și pentru interpretarea corectă a datelor înscrise, IDM are următoarele obligații:

a) manipularea foi de parcurs să se facă cu atenție pentru a se păstra în stare curată;

b) înregistrările să se facă numai cu cerneală sau pastă albastră;

c) datele referitoare la compunerea trenurilor care se înregistrează în cap. II al formularului Foaia de parcurs, să se înscrie pe rândurile numerotate de la 1 la 15 în ordine strict crescătoare, fără a se lăsa rânduri libere între două rânduri completate;

d) orice înregistrare sau observație efectuată să fie însoțită de ștampila și semnătura IDM în rubrica "Mențiuni la îndrumare-sosire" din cap. III al formularului Foaia de parcurs;

e) în cap. II al formularului Foaia de parcurs, datele care se referă la compunerea trenurilor nu se modifică în caz de înscriere greșită și nici nu se fac ștersături, ci se anulează rândul respectiv printr-o linie trasă de la un cap la celălalt, se corectează numărul curent - coloanele 13-14 - cu creion sau pastă roșie, astfel ca numărul curent să fie strict crescător, după care datele se înregistrează în rândul imediat următor. IDM semnează și aplică ștampila în partea dreaptă a rândului anulat, sub rubrica "masa frânată".

Capitolul VI

Îndatoririle șefului de tren privind completarea și manipularea foii de parcurs

Art. 35. - (1) Șeful de tren manipulează foaia de parcurs în următoarele situații:

a) când apar modificări în compunerea și frânarea trenului în urma manevrei efectuate în punctele de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor și pe liniile gestionarilor de infrastructură feroviară, ramificate din linie curentă;

b) când efectuează proba completă sau parțială a frânelor;

c) când se înscriu date privind încălzirea trenurilor și solicită încălzirea trenurilor pe timp de zi sau de noapte în afara perioadei de încălzire;

d) la înregistrarea datelor privind numărul locurilor din tren;

e) la menționarea altor date și observații.

(2) Datele referitoare la compunerea trenului se înregistrează în cap. II al formularului Foaia de parcurs, în următoarele rubrici:

a) " număr tren" - coloanele 15-19 cu numărul trenului;

b) " cod stație" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației de compunere-expediere sau de prelucrare în parcurs a trenului;

e) " plecare" - coloanele 25-28 - cu ora și minutul când se expediază trenul;

d) " masa netă" cu masa netă a trenului exprimată în tone în rubrica "călători" - coloanele 38-40 - pentru trenurile de călători și în rubrica "marfă" - coloanele 41-44 - pentru trenurile de marfă;

e) " tone brute" - coloanele 45-48 cu tonajul brut al trenului exprimat în tone;

f) " osii" - cu numărul de osii ale vehiculelor din compunerea trenului, în rubricile:

- " serv."- numărul de osii de serviciu - coloanele 49-50;

- " cls." - numărul de osii al vagoanelor de călători - coloanele 51-52;

- " goale" - cu numărul de osii al vagoanelor de marfă goale - coloanele 53-55;

- " înc." - cu numărul de osii marfă încărcate - coloanele 56-58;

g) " masa frânată" - cu masa frânată a trenului exprimată în tone;

h) " lungime tren" cu lungimea trenului în metri.

(3) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului stabilite în livretul de mers, se înscriu în rubrica "după livret" la subrubrica "automat", respectiv în rubrica "de mână".

(4) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului rezultate din arătarea trenului, se înscriu în rubrica "de fapt" la subrubrica "automat", respectiv în rubrica "de mână".

(5) Pentru fiecare din operațiile de la alin. (2), se completează în foaia de parcurs a locomotivei respective câte un rând distinct.

(6) Pentru trenurile de călători șeful de tren înscrie în rubrica "oprit st. th, reg. I" - coloanele 71-73 - din cap. II al formularului Foaia de parcurs, numărul de locuri clasa I, iar în rubrica "opriți st. th. reg. II" - coloanele 74-77 - numărul de

locuri clasa a II-a. Aceste date se înregistrează pe rândul pe care sunt înscrise datele privitoare la compunerea trenului respectiv de călători.

Capitolul VII

Îndatoririle revizorului tehnic de vagoane privind completarea foii de parcurs

Art. 36. - Revizorul tehnic de vagoane face înscrieri în foaia de parcurs la rubrica "Mențiuni asupra trenurilor" în următoarele cazuri:

a) la efectuarea probelor de frână și a reviziei tehnice în stațiile de compunere a trenurilor și în tranzit, în cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare;

b) efectuarea probelor de frână la vagoanele reclamate cu nereguli la instalația de frână în parcurs;

c) atunci când apar defecte la instalația de încălzire a vagoanelor din compunerea trenului care nu se pot remedia în timp de 10 minute.

Capitolul VIII

Îndatoririle gestionarului de combustibili și lubrifianți privind completarea și manipularea foii de parcurs

Art. 37. - **(1)** Gestionarul de combustibili și lubrifianți va înregistra date în bonurile de combustibili și lubrifianți - cap. IV al foii de parcurs.

(2) Îndatoririle gestionarului privind manipularea și completarea foilor de parcurs pot fi îndeplinite și de o altă persoană cu sarcini în distribuirea combustibililor și lubrifianților pentru locomotive.

(3) Completarea datelor pe duplicatele bonurilor de consum din foaia de parcurs se face numai cu hârtie copiativă (indigo), după plierea corespunzătoare a părții de jos a foii de parcurs în vederea suprapunerii unicatului peste duplicat.

Art. 38. - **(1)** După efectuarea alimentării locomotivei cu combustibili, lubrifianți și/sau apă tehnologică, gestionarul va verifica dacă datele înscrise de mecanic în bonul de consum sunt corecte iar în caz de neconcordanță, va solicita mecanicului corectarea datelor greșite prin anularea cu o linie a câmpului eronat și înscrierea sub coloanele corespunzătoare a cifrelor corecte.

(2) Pe un bon de consum se pot consemna cel mult trei articole de consum, respectiv cel mult trei cantități de combustibili, lubrifianți și/sau apă tehnologică alimentate. Dacă sunt necesare mai multe articole de consum, se vor folosi celelalte bonuri din cadrul foii de parcurs.

(3) Gestionarul va completa pe bonul de consum următoarele rubrici:

a) "cod gestiune" cu codul gestiunii respective - în coloanele 18-25;

b) "denumire articol" cu denumirea combustibilului sau lubrifiantului cu care s-a alimentat locomotiva;

c) "cod articol" cu codul de gestiune al respectivului combustibil/lubrifiant alimentat - în coloanele 32-40, 48-56, respectiv 64-72;

d) "cantitate" cu cantitatea alimentată din fiecare articol - în coloanele 41-46, 57-62 respectiv 73-78. Cantitatea alimentată se înscrie pe bonul de consum sub formă de număr cu două zecimale; partea întreagă se înscrie în primele patru coloane, iar partea zecimală în ultimele două coloane ale rubricii "cantitate";

e) "preg" cu destinația combustibilului/lubrifiantului alimentat - în coloanele 31, 47 respectiv 63. Când locomotiva este alimentată pentru remorcarea trenurilor și/sau pentru manevră rubrica se va bara, iar când alimentarea se face în vederea pregătirii locomotivei pentru probe, după efectuarea reviziilor sau reparațiilor și menținerea în stare caldă în unitatea de tracțiune se va înscrie cifra 1 (unu).

(4) Când locomotiva se introduce la revizii și reparații care necesită golirea rezervoarelor de combustibil și lubrifianti, iar această operație se execută de către personalul de locomotivă, combustibilul și lubrifiantii vor fi predați către gestionar cu un bon din foaia de parcurs; în această situație în rubrica "preg" din bonul de consum, pentru fiecare cantitate predată gestionarului se va înscrie cifra 9.

Art. 39. - (1) După completarea datelor din bonurile de consum, gestionarul semnează în rubrica "gestionar" a bonului, după care va preda foaia de parcurs mecanicului.

(2) Mecanicul verifică dacă sunt înregistrate corect cantitățile cu care s-a făcut alimentarea locomotivei, semnează în rubrica "mecanic" și detașează duplicatul bonului de combustibil și lubrifianti pe care-l predă gestionarului.

Capitolul IX

Îndatoririle personalului care însoțește trenul

Art. 40. - Personalul feroviar care însoțește trenul, cu excepția personalului de locomotivă care circulă regie pe locomotivă, va înscrie în rubrica "personal care însoțește trenul" din cap. I. al formularului Foaia de parcurs a locomotivei de remorcă următoarele date:

- a)** numele și prenumele;
- b)** funcția;
- c)** unitatea din care face parte;
- d)** numărul trenului pe care îl însoțește;
- e)** stația de unde pleacă;
- f)** stația până la care va însoți trenul respectiv.

Capitolul X

Îndatoririle personalului de specialitate care prelucrează datele din foile de parcurs

Art. 41. - (1) Personalul de specialitate al operatorului de transport feroviar care prelucrează datele din foaia de parcurs va verifica dacă acestea sunt corect înregistrate, dacă în rubricile respective sunt semnăturile celor în drept

să confirme cele înscrise în document, după care va completa, după caz, următoarele rubrici:

a) în cap. I al formularului Foaia de parcurs:

- " staț. motor oprit" cu minutele de staționare cu motorul locomotivei oprit, rezultate din cumularea datelor din rubrica din cap. III al formularului Foaia de parcurs - coloanele 68-70;

- " regia personalului de locomotivă"; cu totalul minutelor rezultate din rubrica "minute regie" - coloanele 71-73;

- " minute așteptare" (coloanele 74-76) cu minutele cât personalul de locomotivă și automotor așteaptă ca urmare dispozițiilor RCT consemnate de IDM sau șefului de tură în rubrica mențiuni la îndrumare-sosire din cap. III al formularului Foaia de parcurs;

b) în cap. II al formularului Foaia de parcurs:

- " număr opriri" cu numărul total de opriri consemnate de IDM și mecanici în cap. III - coloanele 59-60;

- " staț. în parcurs" cu minutele rezultate din însumarea tuturor staționărilor trenului, de la plecarea din stația de îndrumare până la stația de destinație fără a se ține cont de minutele de manevră efectuate în timpul acestor staționări consemnate în rubrica "man" - în coloanele 61-36;

- " man" cu suma minutelor de manevră efectuate în stațiile din parcursul trenului, consemnate în rubrica "man" din cap. III al formularului Foaia de parcurs - coloanele 64-66;

- " ruta" cu codul stabilit pentru ruta parcursă de tren în cadrul relației de circulație - coloana 78;

- " poz locomotivei" cu codul stabilit pentru modul în care locomotiva a fost utilizată pentru remorcarea trenului: titulară, multiplă tracțiune, intercalată respectiv împingătoare - coloana 79;

- " conf" cu codul stabilit pentru configurația modului de utilizare a locomotivelor în timpul remorcării cu multiplă tracțiune, în funcție de puterea locomotivelor utilizate - coloana 80.

(2) Fiecare operator de transport feroviar va stabili prin reglementări proprii:

a) modul de prelucrare a foilor de parcurs ale locomotivelor;

b) codurile necesare pentru prelucrarea datelor din foile de parcurs cu ajutorul tehnicii de calcul, specifice activității proprii;

c) rapoartele sintetice care se întocmesc în baza datelor înscrise în foaia de parcurs.

Capitolul XI

Dispoziții finale

Art. 42. - (1) Când foile de parcurs pentru locomotivele aparținând unui operator de transport feroviar sunt emise de personalul altui operator de transport feroviar, pe bază de convenție, operatorul de transport feroviar care emite foile de parcurs returnează operatorului de transport feroviar proprietar

carnetele de foi de parcurs cuprinzând mătcile foilor emise și foile de parcurs predate de către mecanici.

(2) Când operatorul de transport feroviar emite foi de parcurs pentru locomotive aparținând altui proprietar pe care le exploatează pe bază de contract de închiriere, câte o copie a fiecărei foi de parcurs se va înainta la operatorul de transport feroviar proprietar ai locomotivei, în vederea prelucrării datelor sintetice necesare acestuia. Cei doi operatori de transport feroviar pot conveni asupra prelucrării și transmiterii reciproce a datelor sintetice rezultate din foile de parcurs ale locomotivelor aflate în proprietatea unuia și deservite/conduș de personal al celuilalt.

(3) După prelucrare, foile de parcurs se arhivează la operatorul de transport feroviar pe o perioadă de 10 ani.

FOAIE DE PARCOURS

FOAIE DE PARCURS

Documentar operativă de transport feroviar

Locomotivă

(anexă)

Locomotivă

Seia

Nr.

Sursă

Încălziți la stație de parcur

Mășină

Seia

Nr.

Sursă

Încălziți la stație de parcur

Mășină

In data

Sursă

Încălziți la stație de parcur

Mășină

In data

Sursă

Încălziți la stație de parcur

UNICAT		Pier	
Numărul de	Cod de	Numărul de	Cod de
identificării	identificării	identificării	identificării
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

UNICAT		Pier	
Numărul de	Cod de	Numărul de	Cod de
identificării	identificării	identificării	identificării
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

UNICAT		Pier	
Numărul de	Cod de	Numărul de	Cod de
identificării	identificării	identificării	identificării
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93			

[illegible]

ANEXA Nr. 2

la Instrucțiunile nr. 201

Cazuri în care se admite scoaterea din funcțiune a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenului

Art. 1. - (1) Instalațiile de siguranță și vigilență instalate pe locomotivă trebuie să asigure frânarea automată a trenului atunci când mecanicul de locomotivă nu-și manifestă vigilența în conducerea trenului sau devine inapt pentru conducerea trenului.

(2) Instalațiile de control automat al vitezei trenului instalate pe locomotivă trebuie să asigure:

- a) controlul vitezei trenului, punctual sau continuu, conform tipului instalației;
- b) frânarea automată a trenului, dacă în punctul și/sau momentul controlat, viteza trenului este mai mare decât cea stabilită ca limită pentru situația respectivă;
- c) controlul vitezei și frânarea automată a trenului, în cazul nerespectării indicațiilor semnalelor fixe sau a semnalelor mobile care ordonă oprirea sau reducerea vitezei.

(3) Scoaterea din funcție a instalațiilor de siguranță și vigilență este permisă în următoarele cazuri:

a) la locomotivele de multiplă fracțiune când acestea sunt conduse de la un singur post - comandă multiplă - cu excepția locomotivei din capul trenului;

b) când instalația produce în mod repetat descărcarea conductei generale de frână a trenului în staționare;

c) când instalația produce în mod repetat frânarea trenului, deși a fost manipulată corespunzător;

d) când după o frânare a trenului produsă de instalația respectivă, indiferent de motiv, nu se mai poate alimenta conducta generală de frână a trenului;

e) când siguranțele automate pentru protecția circuitelor electrice ale instalațiilor respective intră în acțiune în mod repetat, sau când după intrarea în acțiune a respectivelor siguranțe automate acestea nu se mai pot rearma.

(4) Scoaterea din funcție a instalațiilor de control automat al vitezei trenului, este permisă în următoarele cazuri:

a) la locomotivele care remorcă trenul în multiplă tracțiune cu excepția locomotivei din capul trenului;

b) la locomotivele care circulă în stare de serviciu inactive în corpul trenului, inclusiv la trenurile formate numai din locomotive în stare de serviciu, cu excepția locomotivei din capul trenului;

c) în toate cazurile prevăzute la alin. (3).

(5) Prin frânări repetate se înțelege:

a) cel puțin două frânări ale trenului produse de instalația de siguranță și vigilență, deși a fost manipulată corespunzător, în timpul remorcării unui tren sau a unei ture de serviciu la manevră;

b) cel puțin două frânări ale trenului produse de instalația de control al vitezei în situații asemănătoare celei de la lit. a), deși s-au respectat vitezele de control și instalația a fost manipulată corespunzător, de exemplu când instalația produce frânarea trenului la trecerea pe lângă un semnal care ordonă reducerea vitezei deși mecanicul manipulează butonul "Atenție", iar viteza trenului este în limitele stabilite pentru felul trenului respectiv.

Art. 2. - (1) Scoaterea din funcție a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor se face prin manipularea corespunzătoare a tuturor aparatelor prevăzute în reglementările specifice fiecărui tip de instalație în parte.

(2) Este interzisă scoaterea din funcție a sistemului pneumatic de descărcare a conductei generale de frână, astfel încât, deși instalațiile de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor comandă frânarea trenului, descărcarea conductei generale de frână a trenului să fie împiedicată.

Art. 3. - (1) În toate cazurile în care este necesară scoaterea din funcțiune a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor, mecanicul de locomotivă va înscrie sub semnătură în carnetul de bord al locomotivei mențiunea: "scos din funcție instalația din cauza/data, ora ..., minutul ..., locul"

(2) După dispariția cauzelor care au impus scoaterea din funcție a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor, în caietul de bord al

locomotivei se va înscrie sub semnătură mențiunea "pus în funcție instalația/data, ora ..., minutul ..., locul"

Art. 4. - În toate situațiile în care remorcarea unui tren, circulația izolată și manevra vehiculelor feroviare se face cu o locomotivă la care una din instalațiile de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor este scoasă din funcție, în cabina de conducere a locomotivei trebuie să se afle, în afara mecanicului de locomotivă, încă un agent instruit pentru luarea tuturor măsurilor în cazul în care mecanicul își pierde capacitatea de conducere.

Art. 5. - (1) Dacă în timpul parcurșului se defectează dispozitivul de siguranță și vigilență - DSV -, mecanicul izolează acest dispozitiv, după care avizează IDM prin stația radiotelefon și continuă mersul cu șeful de tren în cabina de conducere, cu viteza stabilită până la prima stație cu oprire.

(2) Dacă nu se poate da alt agent autorizat, trenul va continua mersul în aceleași condiții până la stația de destinație.

Art. 6. - (1) Dacă în timpul parcurșului se defectează instalația de control punctual al vitezei INDUSI -, mecanicul izolează instalația, după care continuă mersul cu viteza stabilită, dar nu mai mult de 100 km/h până la prima stație, unde oprește chiar dacă nu are prevăzută oprire.

(2) Mecanicul avizează prin radiotelefon pe IDM asupra defecțiunii, întocmește nota de avizare pe care o înmânează acestuia și continuă mersul până la stația de destinație cu viteza stabilită, dar nu mai mult de 100 km/h, cu șeful de tren în cabina de conducere.

Art. 7. - (1) Dacă în timpul parcurșului se defectează instalația de control punctual al vitezei - INDUSI -, cât și dispozitivul de siguranță și vigilență - DSV -, mecanicul izolează instalațiile, continuă mersul până la prima stație cu viteza stabilită, dar nu mai mult de 100 km/h, cu șeful de tren în cabina de conducere a locomotivei, în prima stație oprind trenul chiar dacă acesta nu are oprire, avizează IDM pentru a se da locomotivă de ajutor.

(2) În caz că nu este posibil a se da locomotivă de ajutor, în timp de cel mult 15 minute trenul va continua mersul până la stația unde se poate asigura locomotivă de ajutor, cu șeful de tren în cabina de conducere a locomotivei, cu viteza stabilită, dar nu mai mult de 100 km/h.

ANEXA Nr. 3

la Instrucțiunile nr. 201

Obligațiile șefului de tură privind utilizarea personalului de locomotivă și a locomotivelor

Art. 1. - (1) Organizarea operativă a activității personalului de locomotivă se face de către personal de specialitate încadrat în funcția de șef tură tracțiune, - denumit în continuare șef tură.

(2) Atribuțiile șefului de tură pot fi îndeplinite de alt personal numai dacă are pregătire corespunzătoare și este numit prin decizie scrisă de către conducerea unității de tracțiune sau a OTF/OMF, după caz.

Art. 2. - Referitor la activitatea personalului de locomotivă, șeful de tură are următoarele obligații:

a) să întocmească programul de lucru al echipelor de locomotivă astfel încât să se asigure remorcarea trenurilor și/sau manevra vehiculelor feroviare numai cu personal de locomotivă autorizat și apt pentru serviciu, conform legilor și reglementărilor specifice în vigoare;

b) să comunice personalului de locomotivă data și ora stabilită pentru prezentarea la serviciu și prestația pentru care a fost comandat. În cazul schimbării comenzii comunicate inițial, șeful de tură este obligat să avizeze personalul privind noua comandă, asigurându-i odihna conform reglementărilor; comunicarea comenzii respectiv a schimbării acesteia, precum și confirmarea de către personalul de locomotivă a primirii comenzii se va face în scris sau telefonic;

c) la prezentarea personalului pentru serviciu, să verifice starea generală a acestuia și dacă personalul de locomotivă este apt pentru serviciu, respectiv:

c1) este autorizat să efectueze remorcarea trenurilor/manevra vehiculelor feroviare pentru care a fost comandat;

c2) cunoaște secția de remorcare/stația pe care urmează să efectueze serviciu;

c3) are vizita medicală periodică și examenul psihologic periodic efectuate în termenul stabilit prin reglementările specifice în vigoare;

c4) este odihnit, în stare normală de serviciu și nu se află sub influența băuturilor alcoolice. Verificările se efectuează conform reglementărilor specifice în vigoare și se consemnează în foaia de parcurs a locomotivei și în evidențele întocmite în acest scop;

c5) are asupra sa autorizațiile, regulamentele, instrucțiunile și ghidurile/îndrumătoarele de depanare prevăzute prin reglementările specifice în vigoare;

d) să efectueze personalului de locomotivă instructajul de protecție a muncii și să aducă la cunoștința acestuia eventualele condiții deosebite de siguranță a circulației în care personalul de locomotivă urmează să-și desfășoare activitatea;

c) să emită foaia de parcurs pentru locomotiva pe care personalul de locomotivă urmează să o conducă/deservească, să o completeze conform Anexei 1 la prezentele instrucțiuni și să o înmâneze personalului de locomotivă;

f) să primească foaia de parcurs a personalului care și-a încheiat serviciul, să-i comunice următoarea comandă, respectiv să îl îndrume pentru odihnă în dormitorul special amenajat în unitatea de tracțiune.

Art. 3. - În legătură cu utilizarea locomotivelor, șeful de tură are următoarele obligații:

a) să întocmească programul de lucru al locomotivelor și să urmărească activitatea acestora astfel încât să se asigure remorcarea trenurilor/efectuarea manevrelor cu locomotive de tipul și cu caracteristicile tehnice corespunzătoare;

h) să nu permită ieșirea din unitatea de tracțiune a unei locomotive la care nu s-au efectuat verificările tehnice, reviziile și reparațiile accidentale sau planificate, stabilite prin reglementările specifice în vigoare;

c) să ia măsuri de înlocuire a locomotivei a cărei stare tehnică nu mai permite remorcarea trenului/efectuarea manevrării vehiculelor feroviare cu o locomotivă corespunzătoare;

d) să urmărească alimentarea locomotivelor și vagoanelor WIT cu combustibilul, lubrifianții și apa tehnologică necesare remorcării și încălzirii trenurilor din program, respectiv manevrării vehiculelor feroviare.

ANEXA Nr. 4

la Instrucțiunile nr. 201

Obligațiile revizorului de locomotivă privind starea tehnică a locomotivei

Art. 1. - (1) Verificarea și certificarea stării tehnice a locomotivelor/automotoarelor la ieșirea din unitatea de tracțiune în vederea remorcării trenurilor, respectiv la intrarea locomotivei în unitatea de tracțiune după remorcarea trenurilor, se efectuează de către personal de specialitate denumit în continuare revizor de locomotivă.

(2) Revizorul de locomotivă organizează și conduce personal:

a) manevra tehnologică a locomotivelor cu sau fără vagon WIT și a automotoarelor care intră în unitățile de tracțiune în vederea echipării, alimentării cu combustibil, lubrifianți, apă tehnologică și nisip, revizuirii, reparării și/sau remizării;

b) manevra tehnologică de introducere/scoatere a locomotivelor la/de la liniile destinate reviziilor și reparațiilor din halele și remizele unității de tracțiune, pe liniile dotate cu utilaje specializate precum și pe liniile dotate cu canale de revizie;

c) manevra tehnologică a celorlalte vehicule feroviare care intră/ies din unitatea de tracțiune pentru nevoile proprii ale unității.

(3) Revizorul de locomotivă răspunde de starea tehnică a locomotivelor, automotoarelor și a agregatelor de încălzit trenul instalate pe vagoanele WIT care ies din unitatea de tracțiune în vederea remorcării și încălzirii trenurilor, respectiv pentru manevra vehiculelor feroviare.

(4) Atribuțiile revizorului de locomotivă pot fi îndeplinite și de:

a) șeful de tură din cadrul unităților de tracțiune în care nu sunt încadrați revizori de locomotivă;

b) un mecanic de locomotivă desemnat în scris de către conducerea unității de tracțiune.

Art. 2. - (1) La intrarea locomotivelor în unități de tracțiune, revizorul de locomotivă este obligat:

a) să organizeze manevra tehnologică de introducere a locomotivei la linia prevăzută în planul tehnic de exploatare al unității de tracțiune, în vederea efectuării reviziei intermediare;

b) să verifice carnetul de bord al locomotivei pentru a lua la cunoștință eventualele probleme apărute în exploatare;

c) să verifice și să constate personal starea tehnică a locomotivei, împreună cu mecanicul locomotivei care a introdus locomotiva în unitatea de tracțiune, după caz;

d) să solicite personalului tehnic de specialitate remedierea problemelor tehnice apărute în parcurs sau constatate cu ocazia reviziei intermediare, să verifice și să confirme sub semnătură efectuarea remedierilor cerute;

e) să confirme sub semnătură efectuarea reviziei intermediare și al RAc-ului, consemnată în carnetul de bord al locomotivei de către personalul termic de specialitate;

f) să ia măsuri de alimentare cu combustibil, de completare a lubrifianților, lichidului de răcire și nisipului, în conformitate cu programul stabilit sau ori de câte ori este necesar;

g) să dispună mecanicului remizarea locomotivei pe o linie special afectată din unitatea de tracțiune și să supravegheze operațiunile respective, astfel încât punerea în serviciu după remizare să se poată face în timpul stabilit prin reglementările proprii ale unității de tracțiune. Revizorul de locomotivă poate efectua personal operațiunile de remizare a locomotivei, dacă reglementările proprii întocmite de unitatea de tracțiune prevăd acest mod de lucru;

h) să ia măsuri de pregătire a locomotivei în vederea introducerii la revizia planificată conform programării.

(2) Cu ocazia verificărilor tehnice efectuate la intrarea în unitatea de tracțiune, revizorul de locomotivă va verifica în mod obligatoriu starea osiilor montate și a bandajelor roților, precum și profilul de rulare al roților locomotivei, care nu trebuie să prezinte nici una din defecțiunile cuprinse în Anexa 6 la prezentele instrucțiuni. Modul de verificare a osiilor și bandajelor locomotivei sunt prevăzute în reglementări specifice fiecărui tip de locomotivă.

(3) Cota $q(R)$ se va verifica obligatoriu prin aplicarea șablonului de verificare aflat în dotarea revizorului de locomotivă, conform Planșei 1 la prezentele instrucțiuni.

(4) La vagoanele WiT revizorul de locomotivă va verifica funcționarea generatoarelor de abur pentru încălzirea trenului, starea protecțiilor, cantitățile de combustibil și apă și va dispune măsuri de remediere a deficiențelor constatate, inclusiv completarea cantităților de combustibil și apă tehnologică.

(5) În cazul în care revizorul de locomotivă constată defecțiuni de natură să interzică ieșirea locomotivei din unitatea de tracțiune conform art. 40 din prezentele instrucțiuni, și/sau defecțiuni la osiile montate cuprinse în Anexa 6 la prezentele instrucțiuni, va comunica aceste constatări șefului de tură și personalului tehnic de specialitate în vederea luării măsurilor ce se impun.

Art. 3. - (1) La ieșirea locomotivelor din unitatea de tracțiune în vederea remorcării trenurilor sau pentru manevră, revizorul de locomotivă este obligat:

a) să organizeze manevra tehnologică în vederea aducerii locomotivei la linia destinată pregătirii locomotivei în vederea punerii în serviciu;

b) să supravegheze efectuarea operațiunilor de punere în serviciu a locomotivei efectuate de mecanicul de locomotivă, în conformitate cu prevederile art. 32 din prezentele instrucțiuni;

c) să verifice personal starea tehnică a locomotivei;

d) să facă probe de funcționare a locomotivei;

e) să verifice funcționarea instalațiilor de siguranța circulației din dotarea locomotivei, precum și a instalațiilor de înregistrare a parametrilor de funcționare ai locomotivei, dacă există;

f) să certifice în carnetul de bord că locomotiva este aptă să remorche trenuri sau să efectueze manevrarea vehiculelor feroviare, sub semnătură și prin aplicarea ștampilei: "locomotivă aptă pentru serviciu".

(2) Probele de funcționare ale locomotivei și verificarea funcționării instalațiilor de siguranța circulației se efectuează după caz, împreună cu mecanicul locomotivei care urmează să deservească locomotiva din unitatea de tracțiune.

(3) La vagoanele WIT se verifică starea protecțiilor și se fac probe de funcționare ale generatoarelor de abur pentru încălzirea trenului. Cantitățile de combustibil și apă tehnologică trebuie să fie suficiente pentru încălzirea trenurilor programate până la intrarea vagonului WIT în următorul punct de alimentare.

(4) Atât la locomotive cât și la vagoanele WIT se verifică existența și starea mijloacelor de stingere a incendiilor, precum și scadența la verificarea periodică a acestora.

(5) Verificările tehnice la ieșirea locomotivelor se consemnează în carnetul de bord al locomotivei și în carnetul personal de evidență al revizorului de locomotivă.

(6) Toate probele de funcționare și verificările se fac în conformitate cu reglementările specifice tipului de locomotivă/WIT respectiv, cu respectarea strictă a normelor de protecția muncii și apărare împotriva incendiilor.

Art. 4. - Locomotivele care se îndrumă în stare inactivă la unitățile de tracțiune de domiciliu sau la societățile unde urmează să efectueze revizii/reparații, se verifică obligatoriu din punct de vedere al siguranței circulației, la ieșirea din unitatea de tracțiune de către revizorul de locomotivă care dispune, după caz, personalului tehnic de specialitate să pregătească locomotiva pentru îndrumare în stare inactivă, conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 5. - **(1)** Revizorul de locomotivă răspunde de verificarea modului de remediere a defecțiunilor de orice natură, constatate la locomotivă/WIT cu ocazia verificărilor tehnice efectuate în cadrul proceselor tehnologice de intrare/ieșire sau care au fost consemnate de mecanic în carnetul de bord al locomotivei.

(2) Șeful de tură din unitatea de tracțiune nu va semna foaia de pareurs a locomotivei până când nu se convinge că revizorul de locomotivă a certificat în carnetul de bord că locomotiva este aptă de serviciu.

ANEXA Nr. 5

la Instrucțiunile nr. 201

Înscrisuri care trebuie să se afle în mod obligatoriu în cabina locomotivelor

Art. 1. - (1) În cabina de conducere a locomotivelor se vor înscrie în mod obligatoriu următoarele date de identificare a locomotivei:

- a) codul locomotivei;
- b) denumirea unității de tracțiune de domiciliu a locomotivei;
- c) codul SIRUES al unității de tracțiune de domiciliu a locomotivei;
- d) denumirea operatorului de transport feroviar, respectiv operatorului de manevră feroviară, proprietar al locomotivei;
- e) denumirea operatorului de transport feroviar, respectiv a operatorului de manevră feroviară, după caz, care exploatează locomotiva.

(2) În cabina de conducere se înscriu următoarele date tehnice:

- a) timpul de intrare în acțiune a frânei directe a locomotivei, pentru fiecare post de conducere în parte;
- b) viteza maximă constructivă a locomotivei;
- c) viteza maximă restricționată a locomotivei și cauzele restricționării vitezei după caz;
- d) mențiuni privind scoaterea din funcțiune a unor instalații și echipamente, de natură să modifice caracteristicile funcționale ale locomotivei cum ar fi motoare de tracțiune defecte și izolate, scoaterea din funcțiune a instalației de frânare reostatică și alte asemenea;
- e) schema punctelor de scurgere a apei din instalația pneumatică și de frână.

(3) Datele tehnice prevăzute la alin. (2) lit. a), lit. c) și lit. d) se înscriu sub semnătura personalului tehnic de specialitate care are sarcini în acest sens și se actualizează ori de câte ori este necesar.

(4) La locomotivele prevăzute din construcție cu două cabine de conducere, datele prevăzute la alin. (1) și (2) se înscriu în ambele cabine.

Art. 2. - La locomotivele/automotoarele care sunt conduse și deservite în sistem simplificat, în cabina/cabinele de conducere se afișează la loc vizibil schema sinoptică cu operațiunile ce trebuie efectuate de către șeful de tren, în cazul în care mecanicul de locomotivă își pierde capacitatea de conducere.

ANEXA Nr. 6

la Instrucțiunile nr. 201

Dimensiuni, defecte și uzuri la osiile montate care condiționează admiterea în exploatare a locomotivelor

Art. 1. - (1) Condițiile pe care trebuie să le îndeplinească osiile montate ale vehiculelor feroviare motoare, pentru a fi admise să circule pe liniile infrastructurii feroviare, sunt cele prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(2) Cu ocazia reviziei intermediare efectuate de personalul de locomotivă și de personalul tehnic de specialitate într-o unitate de tracțiune, se verifică dacă osiile montate ale locomotivelor nu prezintă următoarele defecte sau uzuri:

- a)** urme de deplasare axială sau șpan la îmbinarea bandaj-obadă;
- b)** obada roților cu spițe nu trebuie să fie spartă din parte în parte și/sau să aibă o spiță ruptă sau crăpată;
- c)** muchie ascuțită la buza bandajului, muchie tăioasă sau bavuri pe fața activă a profilului exterior;
- d)** valoarea cotei $q(R)$ a buzei roții, verificată cu șablonul conform Planșei 1 la prezentele instrucțiuni, mai mică sau egală cu 6,5 mm;
- e)** locuri plane pe suprafața de rulare a bandajului: mai mari de 1 mm la osiile cu cuzineți, respectiv mai mari de 0,7 mm la osiile cu rulmenți. La locomotivele care circulă cu viteze de peste 100 km/h nu se admit locuri plane la bandaje;
- f)** suflura, exfoliere a materialului, incluziuni sau știrbituri pe suprafața de rulare a bandajului roții cu o lungime mai mare de 25 mm și o adâncime mai mare de 3 mm.
- g)** crăpături la bandaj, la discuri, la butucul roților cu spițe;
- h)** fisură în roata disc sau roata monobloc, butucul roții fisurat și/sau defect reparat prin sudură, cu excepția celor reparate prin procedee omologate;
- i)** osia propriu-zisă nu trebuie să prezinte:
 - i1)** crăpătură transversală, longitudinală sau oblică în orice parte a osiei;
 - i2)** defecte reparate prin sudură;
 - i3)** deformații;
 - i4)** părți uzate prin frecare care generează muchii ascuțite, indiferent de adâncimea acestora;
 - i5)** părți a căror uzură, fără a prezenta muchii ascuțite, atinge o adâncime mai mare de 1 mm pentru osiile vehiculelor feroviare motoare, respectiv 2,5 mm pentru tendere;
- j)** deplasarea axială a discului pe osie sau prezența ruginii sau șpanului la îmbinarea butucului discului pe osie;
- k)** rotirea discului pe osie față de marcajul inițial mai mare de 100 mm la locomotivele care remorcă trenuri de călători și mai mare de 200 mm la locomotivele care remorcă trenuri de marfă:
 - l)** pentru locomotivele electrice:
 - l1)** rugină între bandaj și obada roții pe mai mult de 1/3 din circumferință;
 - l2)** rotirea bandajului pe obadă, față de marcajul inițial de pe bandaj și obadă, mai mult de 200 mm la locomotivele care remorcă trenuri de călători respectiv mai mult de 400 mm la locomotivele care remorcă trenuri de marfă;
 - l3)** rotirea pentru a doua oară a discului pe osie, indiferent de valoarea deplasării.
- (3)** Verificările de mai sus se vor face obligatoriu în prezența și sub supravegherea revizorului de locomotivă.
- (4)** Dacă este cazul, revizorul de locomotivă va solicita personalului de specialitate curățirea osiei, a discurilor, a obezii și a spițelor, respectiv a

bandajelor roților, pentru a se putea face verificările prevăzute în prezenta anexă.

Art. 2. - (1) Periodic, conform reglementărilor specifice în vigoare, personalul tehnic de specialitate din unitățile de tracțiune va măsura:

a) uzura radială pe cercul de rulare al roții - să nu depășească:

a1) 5 mm la vehicule motoare care circulă cu viteze între 100 km/h și 160 km/h;

a2) 7 mm la vehicule motoare care circulă cu viteze între 80 km/h și 100 km/h inclusiv;

a3) 8 mm pentru celelalte vehicule feroviare motoare și tendere.

b) grosimea bandajelor roților măsurată în planul cercului de rulare - să fie de:

b1) minim 45 mm, la osiile motoare ale vehiculelor feroviare apte să circule cu o viteză mai mare de 100 km/h.;

b2) minim 35 mm, la osiile cuplare sau motoare ale vehiculelor feroviare apte să circule cu o viteză maximă cuprinsă între 80 km/h și 100 km/h;

b3) minim 33 mm, la osiile cuplare sau motoare ale vehiculelor feroviare apte să circule cu o viteză maximă de 80 km/h;

b4) minim 30 mm, la osiile libere și la tendere;

b5) la roțile monobloc, limita de uzură a părții similare bandajului trebuie să fie marcată printr-un șanț circular concentric cu cercul de rulare al roții, cu lățimea de 6 mm, strunjit pe fața exterioară a roții; acest șanț trebuie să rămână întotdeauna vizibil pe toată lățimea lui;

c) grosimea buzei roții măsurată la 10 mm deasupra cercului de rulare - să fie de:

c1) minim 22 mm - pentru roțile locomotivelor și tenderelor de locomotivă cu diametrul cercului de rulare de minim 840 mm;

c2) minim 27,5 mm la roțile cu diametrul cuprins între 330 - 840 mm;

c3) minim 25 mm pentru roțile vehiculelor motoare apte să circule cu o viteză mai mare de 100 km/h;

c4) diferența dintre grosimea buzelor bandajelor roților aceleiași osii mai mare de 3 mm.

d) înălțimea buzei roții măsurată de la cercul de rulare - să fie de minim 25 mm și maxim 36 mm;

e) distanța dintre fețele exterioare ale buzei roților, măsurată între două puncte situate la 10 mm deasupra cercurilor de rulare ale roților în vecinătatea nivelului superior al șinelor - să fie de minim 1410 mm și maxim 1426 mm;

f) distanța între fețele interioare ale bandajelor sau a părților care țin loc de bandaje la roțile monobloc - măsurată în poziția cea mai de jos, între fețele interioare plane ale roților - să fie minim 1357 mm și maxim 1363 mm;

g) cota $q(R)$ trebuie să fie întotdeauna mai mare de 6,5 mm, iar buza roții să nu prezinte nici o muchie sau bavură pe fața activă a acesteia la o distanță mai mare de 2 mm de la vârful buzei;

h) periodic, la intervalele stabilite prin reglementările specifice în vigoare, personalul de specialitate autorizat va efectua controlul cu ultrasunete - CUS - al osiilor montate.

(2) Prevederile de la lit. c) nu se aplică la locomotivele ale căror osii intermediare, prin construcție, au buzele roților subțiate; aceste osii vor îndeplini condițiile prevăzute în documentațiile tehnice de construcție și/sau de reparare.

Art. 3. - (1) Defecțiunile constatate la osiile locomotivelor se aduc imediat la cunoștința șefului de tură din unitatea de tracțiune care îndrumă locomotiva și personalului de specialitate pentru verificare și luarea măsurilor ce se impun.

(2) Dacă defectele constatate sunt în limitele admise de reglementările specifice în vigoare, personalul tehnic de specialitate din unitățile de tracțiune poate dispune restricționarea vitezei maxime a vehiculelor feroviare motoare la valoarea stabilită prin reglementări, înscriind în registrul de bord al locomotivei sub semnătura persoanei cu sarcini în acest sens, valoarea vitezei maxime restricționate, precum și dispoziții privind observarea în continuare a respectivelor defecte. În cabinele de conducere ale vehiculelor respective se va înscrie în mod vizibil valoarea vitezei maxime restricționate pentru locomotiva respectivă.

(3) Dacă defectele constatate nu permit îndrumarea locomotivei, șeful de tură va fi avizat în scris, sub semnătura personalului cu sarcini în acest sens, despre defectele constatate la osiile locomotivei și despre măsurile ce se vor lua pentru remediere. Șeful de tură va lua măsuri de înlocuire a locomotivei din programul inițial.

(4) Osiile montate ale vehiculelor feroviare deraiate trebuie să fie verificate și măsurate obligatoriu conform prevederilor din reglementările specifice.

Planșa 1
la Instrucțiunile nr. 201

Verificarea cotei $q(R)$

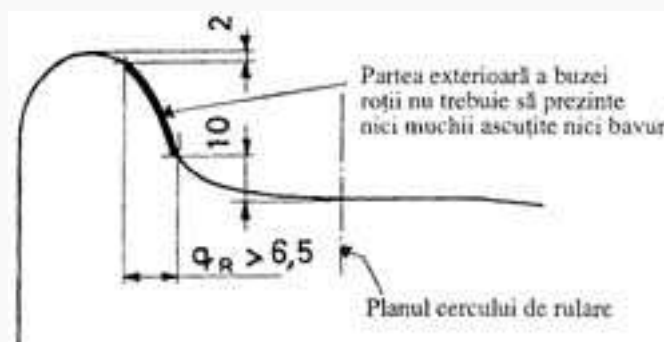


Figura 1

Profil admisibil al părții exterioare a buzei roții

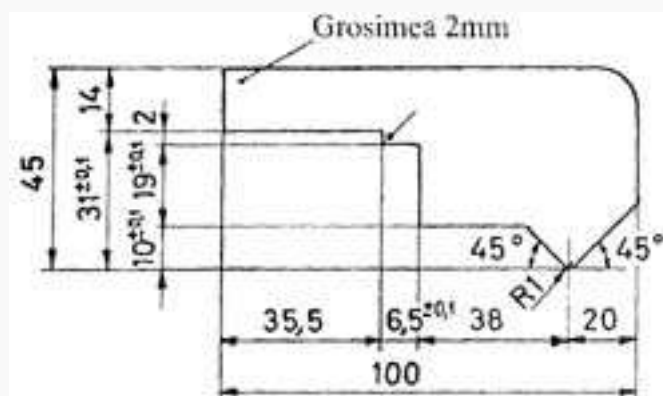


Figura 2

Șablon pentru verificarea cotei $q(R)$

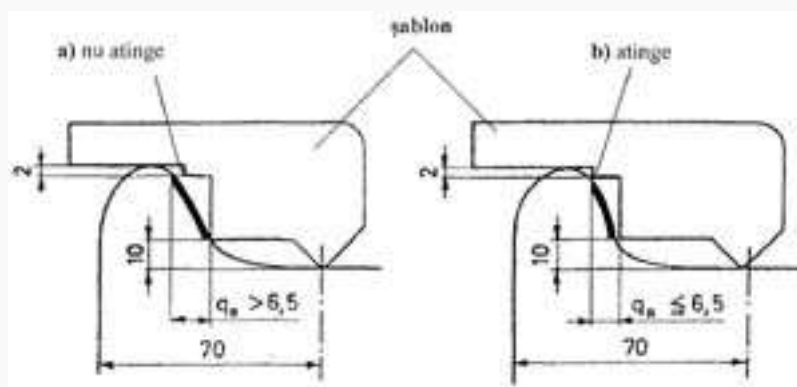


Figura 3

- a) Buză de roată acceptabilă
- b) Buză de roată neacceptabilă

ANEXA Nr. 7

la Instrucțiunile nr. 201

Verificarea instalației pneumatice și de frână a locomotivelor în unitatea de tracțiune

Art. 1. - (1) Verificarea instalației de frână constă în următoarele operațiuni:

- a) golirea apei din instalația de frână, din locurile de scurgere, stabilite prin scheme sinoptice pe tipuri de locomotive;
- b) ungerea compresoarelor;
- c) verificarea vopselei de pe conductele de înaltă și joasă presiune montate pe compresor și în zona supapei de sens unic;
- d) verificarea debitului compresoarelor;
- e) verificarea etanșeității valvei învârtitoare și a ventilelor de înaltă presiune și de strângere ale robinetelor;

f) verificarea etanșeității instalației de aer la locomotive;

g) verificarea frânelor la locomotivă.

Art. 2. - (1) Verificarea debitului compresoarelor la locomotivele electrice, diesel, rame electrice și automotoare, se face astfel:

a) se așează mânerul robinetului mecanicului în poziția a III-a de izolare pentru robinetul KD2, respectiv a IV-a de izolare la ST.60;

b) se pornește compresorul și se urmărește dacă se realizează presiunea în timpul prevăzut în tabelul nr. 1:

Tabelul nr. 1

Tip compresor	Capacit. rezerv. princip.	Pres. atm.	Timp în min.
Compresor ATLAS Copco sau tip EC.2 TH pentru LE 5100 kw	1000	0-10	4 min. 40"
Compresor Westinghouse pentru LE 3400 kw	1000	0-10	4 min.
Compresor 2 EdI sau 7 C-I-C rame electrice	1000	0-10	9 min.
Compresor 2A320 pt. locom. DD 4000 CP	1200	0-10	4 min. 40"
DC 3000 CP	1200	0-10	4 min. 40"
DG 1500 CP	1000	0-10	4 min. 40"
DHC 1250 CP	800	0-10	8 min.
Compresor 2A320 pentru LDE 2100 CP	970	0-10	3 min. 50"
Compresor 16-501 pentru LDHB 700 CP la turație de 700 rot/min.	600	0-8	8 min.
Compresor 6 C.I. pentru LDHA 450 CP la turația de 700 rot/min.	600	0-8	10 min.
Compresor 6 C.I. pentru LDH cale îngustă la turația de 700 rot/min.	190	0-8	5 min.
Compresor Knorr mare V 100/100 la automotor	250	0-7,2	8 min.
Compresor Knorr mic V 70/150 la automotor	150	0-7,2	11 min.

NOTĂ: De la locomotivele EA819 timpul de umplere cu 2 compresoare 2A320 este de 5 min. și 30 sec.

(2) În cazul când nu se pot realiza timpii din tabel, compresorul se consideră defect.

(3) Pentru rezervoarele de altă capacitate neprevăzute în tabel, timpul de umplere se modifică proporțional.

Art. 3. - (1) Verificarea etanșeității valvei învârtitoare și a ventilelor de înaltă presiune și de strângere ale robinetelor se face astfel:

a) la robinetul mecanicului tip Knorr 8 și KD2 având rezervorul principal și conducta generală alimentate la presiunea de regim, se trece robinetul de manevră al mecanicului în poziția a III-a. Se evacuează aerul din conducta generală prin robinetul frontal, (după care se închide), iar din restul instalației de frână prin valvele de descărcare de la locomotive, apoi se urmărește acul negru al manometrului dublu de presiune care va indica creșterea presiunii, în conducta generală, atunci când ventilele de înaltă presiune sau de strângere nu sunt etanșe;

b) la robinetul mecanicului ST-60 de la automotoare se manipulează mânerul robinetului în poziția a IV-a, se face evacuarea completă a aerului din

echipamentul de frână automată, după care se alimentează rezervorul principal la presiunea de regim. Pierderile de aer sunt indicate la manometrul dublu de presiune care va indica creșterea presiunii în conducta generală. După aceasta se trece mânerul robinetului mecanicului din poziția a IV-a în poziția a III-a și se observă dacă nu se produce o descărcare de aer din frâna directă, care poate proveni din lipsă de etanșeitate a valvei învârtitoare.

(2) În caz de neetanșeitate a valvei învârtitoare, se mai pot observa pierderile de aer și pe la orificiul w al robinetului mecanicului.

Art. 4. - (1) Verificarea etanșeității instalației de aer la locomotive se face cu pompa sau compresorul de aer oprite, având rezervorul principal și conducta generală alimentate la presiunea de regim astfel:

a) la robinetele tip Knorr și ICD2 se trece mânerul robinetului de manevră al mecanicului în poziția a III-a;

b) la robinetul tip ST-60 se trece robinetul de manevră al mecanicului în poziția a IV-a.

(2) Se urmărește indicația acelor de la manometre: dacă scade presiunea indicată de acul negru la locomotivă sau de acul alb la automotoare, există pierderi de aer la conducta generală sau la aparatele instalației de frână racordate la aceasta.

(3) Dacă scade presiunea indicată de acul roșu, există pierderi de aer la rezervorul principal sau instalațiile racordate la acesta.

(4) Pierderile de aer maxim admise sunt:

- 0,1 bar pe minut de la presiunea de regim, la conducta generală;

- 0,1 bar pe minut de la presiunea de regim la rezervorul principal.

Art. 5. - (1) Verificarea frânelor automate la locomotivă se face astfel:

a) se verifică dacă presiunea în conducta generală de frână este de $5 \pm 0,1$ bar;

b) se execută o scădere de presiune din conducta generală de 0,6-0,7 bar dintr-o singură treaptă de strângere;

c) se controlează strângerea saboților pe roți la ambele regimuri de frânare marfă-persoane prin lovire cu ciocanul și dacă saboții sunt aplicați pe bandaj cu cel puțin 3/4 din suprafața de contact;

d) se controlează cursa pistonului cilindrilor de frână, dacă este în limitele admise și dacă frâna nu slăbește de la sine timp de 10 minute;

e) se trece mânerului robinetului mecanicului în poziția de slăbire a frânei și se controlează slăbirea saboților de pe bandaje.

(2) Grosimea minimă a saboților la locomotivele care circulă cu viteze până la 100 km/h nu trebuie să fie sub 12 mm la cei fixați cu pană și 10 mm la cei fixați cu buloane. La locomotivele care circulă cu viteze peste 100 km/h grosimea saboților de frână nu trebuie să fie mai mică de 15 mm.

(3) Când se verifică frâna automată, mânerul robinetului frânei directe trebuie să fie în poziție de slăbire.

Art. 6. - (1) Verificarea la frâna directă la locomotivă se face astfel:

a) se trece mânerul robinetului frânei directe în poziția de frânare;

b) se urmărește presiunea în cilindrii de frână care trebuie să atingă valorile din tabelul nr. 2:

Tabelul 2

Tipul locomotivei	Val. max. a pres. în cilindrii de frână bar	Timpul de umplere secunde
LE 5100 kw	2,1	7-12
LE 3400 kw	3,6	8
LDE	3,6	6
LDH	3,6	7
Locomotive cu abur și automotoare	5	5-8
Ramă electrică	2,1	8

c) dacă la frânarea cu frâna directă iese aer de la orificiul de emisie al triplei valve sau dacă la frânarea cu frâna automată iese aer la orificiul de emisie frânei directe, se vor lua măsuri de remediere a defectărilor la supapa cu dublu scaun;

d) când se verifică funcționarea frânei directe, frâna automată trebuie să fie în poziția de alimentare și slăbire.

Art. 7. - (1) Verificarea frânei/frânelor de mână la locomotivă se face astfel:

a) la acționarea frânei de mână în sensul strângerii, se verifică dacă saboții frânei de mână se aplică uniform pe bandaje cu cel puțin 3/4 din suprafața lor;

b) iar când sunt slăbite se verifică dacă saboții nu ating bandajele.

(2) Verificarea funcționării frânei de mână la locomotivele electrice și diesel se va face la osiile ale căror saboți sunt acționați de frâna de mână.

Art. 8. - (1) Piesele timoneriei de frână trebuie verificate:

a) să nu aibă lipsă-rondele, cuie spintecate, atârănătoare și siguranțe;

b) să nu se atingă de osii;

c) să nu fie împiedicate în mișcarea lor;

d) să nu fie mai jos de 100 mm de la ciuperca șinei;

e) toate articulațiile să fie unse.

(2) Circulația locomotivelor izolate între depou și stație și în convoaie, precum și a locomotivelor de manevră se va face cu instalația de frâna în regim de funcționare pentru trenuri de călători.

(3) Cursa pistonului la cilindrii de frână este prevăzută în tabelul nr. 3:

Tabelul nr. 3

Tipul locomotivei	Cursa pistoanelor
LE 5100 kW	110-150 mm
LE 3400 kW	110-150 mm
LDE	60-150 mm
LDHC	60-150 mm
LDH (A; B)	60-150 mm
Automotoare și LDH cu cilindrii verticali	80-110 mm
Locomotive diesel de 4000, 3000 și 1500 CP (DD, DC, DG)	100-170 mm

ANEXA Nr. 8

la Instrucțiunile nr. 201

Stația Cod [_-_-_-_-]
 Tren nr. [_-_-_-_-] din
[_-]

Cod circulație [_] Cod ordine
 transmitere vagoane din tren
[_-]

Ora Grupa plan formare

 de sosire ...[_-_-_-] sau cod prima
 stație de destinație a vagoanelor goale
[_-_-_-_-]
 de expediere
 sau tranzit [_-_-_-] De prelucrare

[_-_-_-_-]

ARĂTAREA VAGOANELOR

[illegible]

122

123

la Instrucțiunile nr. 201

DIN TRENUL NR. DIN

..... parcursului de la stația la stația , în caz de oprire a trenului în linie curentă, la ordinul mecanicului, va strânge frânele de mână la vag. nr. vag. nr. vag. nr. vag. nr. Întocmit, (semnătura)	Agentul trenului în timpul la stația , în caz de oprire a trenului în linie curentă, la ordinul mecanicului, va strânge frânele de mână la vag. nr. vag. nr. vag. nr. vag. nr. Primit, (semnătura)
---	---

ANEXA Nr. 10

la Instrucțiunile nr. 201

Cazurile în care se înmânează mecanicului ordin de circulație

Art. 1. - Ordinul de circulație completat conform prevederilor prezentului regulament, se înmânează mecanicului în următoarele cazuri:

1. în cazul împingerii trenului până la un punct din linie curentă de către locomotiva nelegată la tren și frână, cu înapoiere în stația de unde a fost atașată;

2. la ieșirea convoiului de manevră sau numai a locomotivei care manevrează dincolo de limita incintei stației;

3. la ieșirea în linie curentă a convoiului de manevră, sau numai a locomotivei care manevrează:

a) pe liniile deservite de un post de macazuri sau post ajutor de mișcare;

b) pe o linie de calc 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;

4. 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;

5. 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;

6. la defectarea inductoarelor din cale, atât în incinta stației cât și în linie curentă;

7. 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;

8. în cazul defectării barierei;

9. când se atașează locomotivă împingătoare legată ori nelegată la tren sau intercalată;

10. în cazul când se schimbă locomotiva trenului sau numărul de tren;

11. când un tren urmează să se oprească în linie curentă unde mersul nu prevede oprire;

12. când se expediază trenul cu material rulant sau cu încărcătură care depășește gabaritul;

13. când trebuie detașată locomotiva de dublă tracțiune peste podurile slăbite;

14. 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;

15. când se defectează parțial frâna automată a trenului, cu arătarea modului de circulație a trenului;

16. când temperatura scade sub -15°C în cazul trenurilor care circulă pe linii cu pante caracteristice mai mari de 10‰ sau în cazul trenurilor care staționează în stații mai mult de o oră, fiind necesară executarea probei complete - Regulamentul pentru remorcarea și frânarea trenurilor - nr. 006;

17. când în compunerea trenului sunt vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile";

18. când se manevrează cu vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile";

19. când se manevrează un grup de vagoane în curs de încărcare/descărcare cu încărcătura așezată numai pe o parte;

20. când trenul circulă cu agent la urmă;

21. 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;

22. 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;

23. la îndrumarea timpurie a trenurilor de marfă;

- 24.** când pe linia de primire există o restricție de viteză mai mică de 20 km/oră;
- 25.** în cazul suprimării opririi trenului într-o stație în care după mers trenul are prevăzută oprire;
- 26.** expedierea trenurilor în toate cazurile când locomotiva trenului se află dincolo de semnalul de ieșire;
- 27.** pentru continuarea mersului când trenul este oprit, după darea ordinului de plecare în stații neînzestrate cu semnal de ieșire;
- 28.** în cazul schimbării sistemului de circulație;
- 29.** în cazurile de repunere în funcțiune a blocului de linie automat;
- 30.** la avizarea despre circulația unui vehicul fără motor care se poate scoate de pe linie cu brațele;
- 31.** la expedierea trenului pe linie falsă;
- 32.** când funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă și transmiterea avizelor/cererilor se face după formulele A, B, C și respectiv D din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005;
- 33.** la îndrumarea trenului pe linie curentă închisă;
- 34.** la avizarea restricțiilor de viteză;
- 35.** în cazul circulației trenurilor peste porțiunile de linie supuse inundațiilor sau care sunt în pericol de a fi inundate;
- 36.** la modificarea condițiilor înscrise în BAR;
- 37.** când necesitățile impun oprirea trenului într-o stație unde mersul nu prevede oprire, iar semnalul de intrare nu dă indicații asupra semnalului de ieșire;
- 38.** 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;
- 39.** când porțiunile de linie slăbite nu pot fi acoperite conform Regulamentului de semnalizare CFR;
- 40.** la circulația trenurilor pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor;
- 41.** când nu trebuie luate în considerare indicațiile semnalului de trecere ale postului de mișcare, pentru sensul normal de mers;
- 42.** în cazul circulației trenurilor pe secții de circulație cu puncte de secționare având serviciul de mișcare suspendat temporar;
- 43.** la înapoierea trenului din linie curentă în condițiile stabilite de șeful de tren;
- 44.** 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;
- 45.** în cazul precizării condițiilor de circulație a mijlocului de intervenție sau a locomotivei de ajutor în linie curentă închisă, respectiv când din două stații se expediază mijloace de intervenție în sens contrar, pe linie curentă închisă;
- 46.** la ocuparea liniei curențe de către un tren care pleacă dintr-un punct de secționare fără semnal de ieșire, cu semnat 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;

47. 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;

48. când trenul are în compunere vagoane transpuse sau vagoane basculante tip MAV;

49. când IDM a fost avizat despre deteriorări la linie;

50. la expedierea trenului de către acar sau de revizor de ace din ordinul IDM;

51. 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;

52. când în compunerea trenului se află vagoane defecte pentru care revizorul tehnic de vagoane a stabilit limitare de viteză;

53. când în compunerea trenului sunt vagoane cu saboți din materiale compozite tip K sau L-L, vagoane cu frână nemoderabilă la slăbire, vagoane cu frână cu disc și/sau vagoane cu roți mici pentru transportul autotrenurilor rutiere.

54. la îndrumarea trenurilor compuse din vagoane defecte, pentru care au fost stabilite condiții de circulație de către revizorul tehnic de vagoane;

55. la schimbarea liniei de primire-trecere a unui tren, atunci când pe această linie există restricții de viteză;

56. la darea înapoi a trenului cu depășirea mărcii de siguranță de la urma trenului;

57. la înapoierea în stație a unui tren care circulă pe linie normală sau falsă de pe o secție dispecer fără tehnică de calcul, după oprirea trenului la un punct din linie curentă, pentru încărcări-descărcări;

58. la încrucișarea trenurilor în punctele de secționare înzestrate cu indicatoare permanente de acoperire de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației, pentru precizarea ordinii de intrare a trenurilor;

59. la fracționarea și gararea trenurilor rămase peste mărcile de siguranță ale unei stații pe o secție cu conducere centralizată a circulației trenurilor;

60. la primirea unui tren pe linie ocupată sau cu marca de siguranță ocupată în capătul opus;

61. la primirea unui tren în stație când încuietorile aparatelor de cale, respectiv instalațiile CEM sau cu încuietori cu chei cu bloc, sunt defecte;

62. în cazul trenurilor cu vagoane care sunt aranjate după vagonul de semnal,

Art. 2. - Se vor aviza prin ordin de circulație mecanicul, respectiv conducătorul manevrei și în alte cazuri necuprinse în prezența anexă, atunci când siguranța circulației impune măsuri care trebuie aduse la cunoștința personalului de locomotivă și tren.