

**Ordin nr. 2229/2006**

*din 23/11/2006*

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 23 din 15/01/2007

privind aprobarea Instructiunilor pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar nr. 201

In temeiul prevederilor Hotararii Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea si functionarea Autoritatii Feroviare Romane - AFER, cu modificarile ulterioare, si ale art. 5 alin. (4) din Hotararea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea si functionarea Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului, cu modificarile si completarile ulterioare,

ministrul transporturilor, constructiilor si turismului emite urmatorul ordin:

Art. 1. - Se aproba Instructiunile pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar nr. 201, prevazute in anexa\*) care face parte integranta din prezentul ordin.

\*) Anexa se publica ulterior in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 23 bis in afara abonamentului, care se poate achizitiona de la Centrul pentru relatii cu publicul al Regiei Autonome "Monitorul Oficial", Bucuresti, sos. Panduri nr. 1.

Art. 2. - Prevederile prezentului ordin se aplica Companiei Nationale de Cai Ferate "C.F.R." - S.A., gestionarilor de infrastructura feroviara, operatorilor de transport feroviar licentiati, operatorilor de manevra feroviara autorizati si operatorilor economici care desfasoara activitati conexe transportului feroviar.

Art. 3. - Autoritatea Feroviara Romana - AFER, Compania Nationala de Cai Ferate "C.F.R." - S.A., gestionarii de infrastructura feroviara, operatorii de transport feroviar licentiati, operatorii de manevra feroviara autorizati si operatorii economici care desfasoara activitati conexe transportului feroviar vor duce la indeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 4. - Prevederile prezentului ordin se aplica si operatorilor economici care detin, in proprietate sau cu chirie, linii ferate industriale si/sau vehicule feroviare, care au acces pe infrastructura feroviara din Romania.

Art. 5. - Nerespectarea prevederilor prezentului ordin atrage raspunderea juridica, in conformitate cu prevederile legale in vigoare.

Art. 6. - (1) Prezentul ordin intra in vigoare in termen de 90 de zile de la data publicarii.

(2) Compania Nationala de Cai Ferate "C.F.R." - S.A. va edita si va pune la dispozitie celor interesati, contra cost, Instructiunile pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar nr. 201.

(3) Pana la data intrarii in vigoare a prezentului ordin, conducerea persoanelor juridice prevazute la art. 2 si 4 va asigura instruirea si examinarea personalului interesat, privind aplicarea prevederilor Instructiunilor pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar nr. 201.

Art. 7. - La data intrarii in vigoare a prezentului ordin, Instructia personalului de locomotiva, editia 1997, Instructiunile de completare a formularului "Foaie de parcurs" si Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei pentru modificarea Instructiei personalului de locomotiva, editia 1997, si a Instructiunilor de completare a formularului "Foaie de parcurs" isi inceteaza aplicabilitatea.

Art. 8. - Prezentul ordin va fi publicat in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.

p. Ministrul transporturilor, constructiilor si turismului,  
Constantin Dascalu,  
secretar de stat

Bucuresti, 23 noiembrie 2006.

Nr. 2.229.

**Instrucțiuni nr. 201/2006**

pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar

**Dispoziții generale**

Art. 1. - (1) Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar - nr. 201 stabilesc obligațiile personalului de locomotivă în legătura 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 legătura 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 manevra feroviara.

(4) Personalul de locomotivă este obligat să cunoască și să respecte prezentele instrucțiuni, regulamentul de semnalizare CFR, regulamentul de remorcă 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 aceluiași 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, rama electrică, precum și alte asemenea vehicule feroviare motoare, aflate în exploatare pe infrastructura feroviara, iar prin personal de locomotivă se înțelege mecanicul de locomotivă/automotor, respectiv conducătorul vehiculului feroviar motor - denumit în continuare mecanic - și mecanicul ajutor/fochistul care conduc și/sau deserveșc 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 operațiilor 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 manevra feroviara - denumit în continuare OMF -, respectiv unui proprietar sau administrator/gestionar de infrastructura feroviara, în cadrul căreia se desfășoară activității de coordonare, comanda 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, lubrifiante și apă tehnologică, întreținere, revizii și reparații ale locomotivelor.

Partea I  
Instruire, examinare si autorizare  
Obligații si răspunderi generale ale personalului de locomotiva

CAPITOLUL I  
Instruirea, examinarea si autorizarea personalului de locomotiva

Art. 5. - (1) Personalul de locomotiva care desfasoara activitatii si/sau operatiuni in legătura cu circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare este obligat sa cunoască si sa respecte prevederile din reglementările specifice funcției/activității pe care o exercita.

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

- a) sa dețină atestare profesionala de specialitate, obținuta in urma absolvirii unui curs de calificare/recalificare;
- b) sa dețină avizul de aptitudine din punct de vedere medical si psihologic;
- c) sa detina autorizațiile necesare exercitării funcției/activității pe care o desfasoara si/sau manipulării instalatiilor de siguranța circulației pe care le utilizeaza in timpul serviciului;
- d) sa fie declarat "corespunzator" la verificarea profesionala periodica.

(3) Modul de efectuare a examinarii medicale si psihologice, al verificarii profesionale si periodicitatea acesteia, precum si modul de autorizare in functie/activitate si pentru manipularea instalatiilor de siguranța circulației sunt stabilite in reglementările specifice in vigoare.

Art. 6. - Personalul de locomotiva este obligat sa isi mentina un nivel de pregatire profesionala corespunzator functiei, prin participarea la cursurile organizate in acest scop si prin autoinstruire, conform reglementarilor specifice in vigoare.

Art. 7. - (1) Personalul de locomotiva trebuie sa cunoască atat secțiile de circulatie pe care remorca trenul cat si statiile unde executa manevrarea vehiculelor feroviare.

(2) Prin cunoasterea unei sectii de circulatie se intelege observarea si memorarea particularitatilor liniei curente si/sau a statiilor unde isi desfasoara activitatea si a instalatiilor aferente acestora, precum si fixarea reperelor necesare remorcării si franarii trenului, respectiv efectuării manevrei in conditiile de siguranța circulației,

(3) Cunoasterea unei sectii de circulatie/statii este obligatorie pentru personalul de locomotiva in cazul cand:

- a) nu a remorcat nici un tren pe sectia respectiva;
- b) nu a efectuat manevra in statia respectiva.

(4) Prin recunoasterea unei sectii de circulatie se intelege reobservarea particularitatilor liniei curente/statiilor si instalatiilor aferente, a reperelor necesare remorcării si franarii trenului/efectuării manevrei in conditiile de siguranța circulației pe o sectie de circulatie sau intr-o statie, unde personalul de locomotiva a mai efectuat o activitate anterioara.

(5) Mecanicul de locomotiva care face recunoasterea unei sectii de circulatie/statii va fi insotit de un mecanic care cunoaste sectia de circulatie/statia.

(6) Recunoasterea unei sectii de circulatie/statii este obligatorie pentru personalul de locomotiva in cazul cand:

- a) timp de mai mult de 6 luni calendaristice consecutive nu a remorcat nici un tren pe sectia respectiva sau nu a efectuat manevra in statie;
- b) a intrerupt mai mult de 12 luni consecutive, activitatea de remorcarea a trenurilor sau de manevra, indiferent de motiv.

(7) Cunoasterea/recunoasterea se vor efectua prin:

a) parcurgerea cel puțin de doua ori pe timp de zi si de doua ori pe timp de noapte, in ambele sensuri, a unei sectii de circulatie sau a portiunii din sectia de circulatie pe care personalul de locomotiva urmeaza sa remorce trenul;

b) parcurgerea tuturor liniilor statiei in care personalul de locomotiva urmeaza sa efectueze manevra, in decursul a cel puțin doua ture de serviciu pe timp de zi si doua ture de serviciu pe timp de noapte.

(8) Daca activitatea pe sectia de circulatie sau in statia respectiva se desfasoara numai pe timp de zi sau numai pe timp de noapte, cunoasterea/recunoasterea se poate face numai pe timp de zi sau numai pe timp de noapte, prin parcurgerea de cel putin patru ori a sectiei/portiunii din sectia de circulatie pe care personalul urmeaza sa remorche trenul, respectiv timp de cel putin patru ture de serviciu la manevra in statie.

(9) Inainte de inceperea cunoasterii/recunoasterii statiei sau sectiei, personalul trebuie sa fie instruit din planul tehnic de exploatare al statiei - denumit in continuare PTE -, respectiv din caietele de sectie intocmite pentru sectiile/statiile respective. In cazul in care activitatea se desfasoara pe infrastructura feroviara neinteroperabila sau linii ferate industriale este necesara insusirea prevederilor din regulamentul de exploatare al sectiei neinteroperabile, respectiv prevederile din autorizatia de exploatare a liniei ferate industriale.

(10) In timpul cunoasterii si recunoasterii sectiilor, personalul de locomotiva trebuie sa memoreze, pe langa semnalele si indicatoarele prevazute in reglementarile specifice, si alte puncte de reper - cantoane, cladiri, si altele asemanatoare - de care sa se foloseasca pentru stabilirea si reglarea vitezei trenului, respectiv a momentului actionarii franei, in vederea opririi la semnale, in statii, in halte si in punctele de oprire din linie curenta.

Art. 8. - (1) Cunoasterea/recunoasterea sectiilor de remorcarea si a statiilor unde se efectueaza manevra trebuie sa fie confirmata sub semnatura, pe proprie raspundere, de catre personalul de locomotiva care a efectuat cunoasterea/recunoasterea sectiilor respective.

(2) Evidenta cunoasterii sectiilor de remorcarea/statiilor unde se efectueaza manevra se tine de catre fiecare operator economic care desfasoara activitati de transport feroviar pentru personalul de locomotiva propriu.

(3) In situatii exceptionale: inchideri accidentale de linii din cauza unor calamitati naturale, accidente sau evenimente feroviare, precum si in situatia efectuarii de lucrari la linie care impun devierea temporara a circulatiei se admite:

a) indrumarea unui mecanic pe o sectie de remorcarea pe care nu o cunoaste, insa numai insotit si supravegheat de un mecanic sau de un mecanic instructor care cunoaste sectia de remorcarea;

b) indrumarea unui mecanic ajutor pe o sectie de remorcarea pe care nu o cunoaste, cu un mecanic care cunoaste sectia.

(4) In situatiile exceptionale mentionate la alin. (3) raspunderea asupra respectarii tuturor conditiilor de siguranta a circulatiei revine atat personalului de locomotiva indrumat pe sectia pe care nu o cunoaste cat si personalului care insoteste respectivul personal.

## CAPITOLUL II

### Obligatii si raspunderi generale ale personalului de locomotiva

Art. 9. - (1) In timpul serviciului, personalul de locomotiva este obligat:

a) sa aiba o tinuta decanta si o comportare corespunzatoare;

b) sa aiba asupra sa in timpul executarii serviciului urmatoarele:

b1) autorizatiile prevazute prin reglementarile specifice;

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

b3) regulamentul de semnalizare CFR, regulamentul de remorcarea si franare si instructiunile pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar;

b4) ghidul/indrumatorul de exploatare, pentru tipul de locomotiva pe care il conduce/deserveste;

b5) ceas in stare corespunzatoare de functionare, potrivit la ora oficiala;

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

c) sa cunoasca modul de functionare, de exploatare si de verificare in parcurs a locomotivei pe care o conduce/deserveste in remorcarea trenului sau la manevra;

d) sa conduca trenul conform graficului de circulatie, respectiv sa efectueze manevra la timp si in conditii depline de siguranta a circulatiei;

e) sa nu paraseasca locomotiva la terminarea programului de lucru pana la efectuarea tuturor operatiilor de remizare si/sau predare a locomotivei, respectiv pana la sosirea schimbului conform programului, iar in caz de neprezentare a acestuia, sa anunte conducerea OTF/OMF pentru a se lua masurile necesare;

f) la terminarea serviciului sa ia la cunostinta in scris sau telefonic de urmatoarea comanda, si sa se conformeze intocmai; confirmarea primirii comenzii se va face in scris sau telefonic;

g) sa pastreze, sa completeze foaia de parcurs a locomotivei, conform Anexei 1 si sa predea respectiva foaie de parcurs sefului de tura, in mod direct sau prin alte forme conform reglementarilor intocmite de OTF/OMF;

h) sa completeze carnetul de bord al locomotivei cu datele cerute de formular si observatiile privind functionarea locomotivei in timpul remorcarii trenurilor sau la manevra;

i) sa intocmeasca raport de eveniment in cazurile prevazute in reglementarile specifice in vigoare, precum si in toate situatiile in care este necesar sa aduca la cunostinta conducerii unitatii de tractiune problemele aparute in circulatia trenului;

j) sa conduca/deserveasca locomotiva in conformitate cu reglementarile tehnice si de exploatare specifice tipului de locomotiva respectiv;

k) sa semnalizeze corespunzator locomotiva in toate situatiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare;

l) sa mentina locomotiva in stare de curatenie corespunzatoare;

m) sa indrume activitatea personalului aflat in stagiu de practica pe locomotiva si sa acorde sub semnatura, un calificativ privind pregatirea si comportarea acestuia in timpul stagiului de practica, conform reglementarilor in vigoare;

n) in relatiile de serviciu cu ceilalti agenti feroviari autorizati sa se informeze reciproc si sa nu intreprinda nicio operatiune pana nu a luat in prealabil masurile de siguranta circulatiei si protectie a muncii in toate imprejurarile, indiferent de locul unde se gaseste locomotiva;

o) sa efectueze toate operatiunile cerute prin instructiunile specifice de exploatare a sistemelor informatice si de siguranta circulatiei instalate pe locomotive;

p) sa verifice existenta benzii de vitezometru unde este cazul;

q) sa verifice functionarea ceasului instalatiei de inregistrare a parametrilor locomotivei si sa-l potriveasca dupa ora oficiala;

r) sa utilizeze in timpul serviciului echipamentul de lucru si/sau de protectie;

s) sa respecte si sa aplice intocmai normele de protectie a muncii si de aparare impotriva incendiilor, precum si reglementarile in vigoare privind protectia mediului;

t) sa se prezinte si sa raporteze activitatile pe care le desfasoara, pe scurt, personalului ierarhic superior aflat in control; prezenta pe locomotiva a personalului cu o functie ierarhic superioara, nu scuteste personalul de locomotiva de raspunderea indeplinirii obligatiilor sale;

u) sa execute integral si la timp dispozitiile privind executarea serviciului primite de la personalul cu o functie ierarhic superioara, cu exceptia celor care pun in pericol siguranta circulatiei, a calatorilor, a bunurilor incredintate la transport, precum si a celor care contravin normelor specifice de protectie a muncii pentru transporturile feroviare. Pentru indeplinirea unei dispozitii, executantul poarta raspunderea impreuna cu personalul ierarhic superior care a dat dispozitia;

v) sa respecte legislatia in vigoare privind informatiile confidentiale la care are acces.

(2) Personalul de locomotiva este obligat sa comunice unitatii de tractiune din care face parte, adresa unde locuieste si telefonul la care poate fi gasit, precum si orice schimbare a acestora.

(3) Personalul de locomotiva trebuie sa raspunda la orice chemare in legatura cu serviciul, dupa ce i s-a asigurat odihna necesara, precum si in cazuri exceptionale cum ar fi: calamitati, accidente si evenimente feroviare inclusiv pentru inlaturarea urmarilor acestora,

(4) In cazul cand, din motive bine justificate, nu se poate prezenta la serviciu in cadrul programului normal de lucru, personalul de locomotiva trebuie sa anunte seful de tura din unitatea de tractiune unde urma sa se prezinte, respectiv din unitatea de tractiune de unde a luat respectiva comanda, cu cel putin patru ore inainte de ora programata pentru prezentare.

Art. 10. - Mecanicul va urmari activitatea mecanicului ajutor si/sau a masinistului WIT in tot timpul cat se afla in serviciu.

Art. 11. - In timpul serviciului, personalul de locomotiva raspunde de:

a) respectarea reglementarilor specifice in vigoare privind remorcarea trenurilor si manevra vehiculelor feroviare;

b) semnalizarea locomotivei conform regulamentului de semnalizare CFR;  
c) utilizarea corespunzătoare a combustibilului și lubrifianților folosiți pentru remorcarea trenurilor, respectiv pentru manevra;

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 corespondența, 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;

c) să parasească locomotivă 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 marfuri din categoria celor explozibile sau inflamabile, inscripționate corespunzător.

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

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

Art. 13. - (1) Nu se consideră parăsirea 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 aparute 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 înscriri în conformitate cu reglementările specifice în vigoare, respectiv pentru a cere sau a da telefonic relații în legătură cu circulația trenului.

(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 remorca trenuri, manevreaza vehicule feroviare sau se deplaseaza izolat, se face de catre mecanicul de locomotiva.

(2) Deservirea locomotivelor care remorca trenuri, manevreaza vehicule feroviare sau se deplaseaza izolat, se face de catre mecanic sau mecanic ajutor.

(3) Personalul care efectueaza stagii de practica in vederea obtinerii unei autorizatii pentru conducerea locomotivei conform reglementarilor specifice in vigoare, poate conduce locomotiva numai sub supravegherea mecanicului de locomotiva titular, care raspunde de producerea oricaror accidente si evenimente feroviare de catre practicant.

Art. 15. - (1) Locomotivele care remorca trenuri sau circula izolate in linie curenta vor fi conduse de un mecanic si deservite de un mecanic ajutor.

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

a) de catre un mecanic si un mecanic ajutor in cabina ramei electrice sau automotorului din fata, precum si un mecanic in cabina ramei electrice sau automotorului de la postul secundar. In cazul schimbarii sensului de mers mecanicul ajutor va ocupa loc in cabina de conducere a ramei electrice sau automotorului de unde se conduce trenul;

b) de catre un mecanic de locomotiva in sistem simplificat; seful de tren trebuie sa fie autorizat pentru efectuarea operatiunilor prevazute in reglementarile specifice in vigoare in situatia in care mecanicul isi pierde capacitatea de conducere.

(3) Ramele electrice si automotoarele prevazute din constructie cu cupla pentru comanda multipla, vor fi conduse de un mecanic si un mecanic ajutor in cabina ramei electrice respectiv a automotorului sau de un mecanic in cazul conducerii in sistem simplificat.

(4) Locomotivele electrice si diesel, ramele electrice si automotoarele care remorca trenuri sau circula izolate in linie curenta pot fi conduse si deservite numai de catre mecanic in conditiile prevazute de reglementarile specifice in vigoare.

(5) Prin locomotiva izolata in contextul prezentelor instructiuni se intelege locomotiva care circula fara a remorca alte vehicule feroviare. Locomotiva diesel care remorca un vagon WIT apt pentru incalzirea trenului este considerata tot locomotiva izolata.

Art. 16. - (1) Locomotivele electrice si diesel utilizate in activitatea de manevra vor fi conduse de catre un mecanic si deservite de un mecanic ajutor.

(2) In functie de conditiile concrete de manevra, conducerea OTF/OMF poate stabili, de la caz la caz, zonele de manevra unde aceste locomotive pot fi conduse si deservite numai de catre mecanic. Conditiiile specifice de lucru pentru manevra in aceste zone se prevad in PTE al statiei respective.

(3) Zonele de manevra unde conducerea si deservirea locomotivelor se poate face numai de catre mecanic, precum si conditiile specifice de manevra prevazute in PTE pentru aceste zone, se aduc la cunostinta tuturor OTF/OMF interesati.

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

## CAPITOLUL IV

### Accesul pe locomotiva

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

a) la locomotivele electrice, diesel, ramele electrice si automotoarele prevazute din constructie sa fie deservite in echipa completa - mecanic si mecanic ajutor:

- mecanicul - in cabina de conducere, in partea unde este amplasat pupitrul de conducere;
- mecanicul ajutor in cabina de conducere, in partea opusa pupitrului de conducere;

b) la locomotivele electrice, diesel, ramele electrice si automotoarele prevazute din constructie sa fie deservite in sistem simplificat (fara mecanic ajutor):

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

- agentul autorizat, in partea stanga a cabinei de conducere, in cazurile prevazute in reglementarile specifice in vigoare;

c) la locomotivele cu abur in cabina de conducere, langa ferestrele laterale:

- mecanicul in partea dreapta;

- fochistul in partea stanga.

Art. 19. - (1) Remorcarea trenurilor se face de regula prin actionarea comenzilor locomotivei aflate in:

a) cabina din fata, in sensul de mers, la locomotivele prevazute din constructie cu doua cabine - denumita in continuare cabina de conducere;

b) postul de conducere din dreapta sensului de mers la locomotivele cu o singura cabina, - denumit in continuare postul de conducere.

(2) Remorcarea trenurilor prin actionarea comenzilor locomotivei aflate in cabina de conducere din spate, in sensul de mers sau, dupa caz, de la postul de conducere de pe partea stanga a locomotivei se poate face pe distantele si in conditiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(3) Locomotivele si automotoarele prevazute prin constructie cu comanda multipla vor fi conduse din postul de conducere din fata, in sensul de mers, in conformitate cu reglementarile de exploatare specifice tipului de locomotiva/automotor respectiv.

Art. 20. - (1) Accesul pe locomotiva aflata in incinta unei unitati de tractiune sau a unei statii, este permis numai personalului cu atributii de control, precum si personalului care are ca sarcini de serviciu exploatarea, intretinerea, repararea si pregatirea pentru serviciu a locomotivei, in timpul programului sau normal de lucru.

(2) In cabina de conducere a locomotivei care remorca un tren sau care circula ca tren, manevreaza vehicule feroviare sau se deplaseaza izolata la si de la tren, cu exceptia personalului de locomotiva aflat in serviciu, este permis accesul altor persoane numai daca prezinta mecanicului documente care atesta ca au acest drept si se afla in timpul serviciului, respectandu-se urmatoarea ordine de prioritate:

a) agentii autorizati cu sarcini de pilotare a trenului/locomotivei, conform reglementarilor specifice in vigoare;

b) membrii comisiei de autorizare a personalului de locomotiva, impreuna cu personalul examinat in vederea autorizarii;

c) personalul cu sarcini de insotire, instruire, indrumare si control a activitatii personalului de locomotiva;

d) personalul cu sarcini de verificare a starii caii si instalatiilor aferente pe sectia de circulatie pe care se remorca trenul, respectiv in statia unde se efectueaza manevra;

e) personalul tehnic de specialitate care efectueaza probe sau receptioneaza locomotiva dupa reparatii, interventii, modernizari si alte asemenea.

(3) La urcarea in cabina de conducere, personalul prevazut la alin. (2) prezinta mecanicului documentele care atesta dreptul de acces pe locomotiva si inscrie in mod obligatoriu in foaia de parcurs a locomotivei: numele si prenumele, functia, statia unde a urcat in cabina de conducere si statia unde urmeaza sa coboare.

(4) Numarul total de persoane aflate in cabina de conducere a locomotivei nu poate fi mai mare de 6 persoane, inclusiv personalul de locomotiva aflat in serviciu.

(5) In cabina de unde nu se conduce trenul a locomotivelor dotate din constructie cu doua cabine, se permite accesul personalului de locomotiva care se deplaseaza "regie" cu locomotiva respectiva la si de la schimb, a personalului de locomotiva si de tren ramas pe sectie prin descompunerea trenului, sau cand urmeaza a se remorca un tren format intr-o statie intermediara, precum si agentilor din partida de manevra, cu respectarea reglementarilor intocmite de OTF/OMF care detine/exploateaza locomotiva respectiva.

(6) La locomotivele dotate din constructie cu o singura cabina, se permite accesul in cabina de conducere a personalului mentionat la alin. (5) numai cu respectarea numarului maxim de persoane stabilit la alin. (4).

(7) Prin deplasare regie sau regie se intelege deplasarea personalului de locomotiva cu orice mijloace de transport, pentru luarea in primire a locomotivei in vederea remorcarii unui tren/efectuarea manevrei, de la unitatea de tractiune unde s-a prezentat pentru intrare in serviciu la o alta unitate de tractiune sau la o statie, precum si de la statia unde a predat locomotiva la unitatea de tractiune sau la domiciliu. In timpul deplasarii regie, personalul de locomotiva este considerat in serviciu.

## CAPITOLUL V

Utilizarea personalului de locomotiva. Prezentarea la serviciu.



Art. 21. - (1) Personalul de locomotiva poate efectua urmatoarele tipuri de prestatii:

- a) serviciul pe locomotiva in remorcarea trenurilor sau la manevra;
- b) serviciul de rezerva cu sau fara locomotiva;
- c) alte prestatii conform reglementarilor in vigoare,

(2) Repartizarea personalului de locomotiva pentru serviciu se face conform reglementarilor proprii ale OTF/OMF de care apartine personalul respectiv.

(3) Utilizarea personalului de locomotiva se va efectua in conformitate cu legislatia si reglementarile specifice in vigoare.

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

(2) Personalul de locomotiva se considera in serviciu incepand cu ora la care a fost comandat sa se prezinte la seful de tura sau la operatorul din statii dupa caz, aceasta ora va fi inscrisa in mod obligatoriu in foaia de parcurs.

(3) Obligatiile sefului de tura privind utilizarea personalului de locomotiva si a locomotivelor sunt prevazute in Anexa 3.

Art. 23. - (1) Operatorii de transport feroviar, respectiv operatorii de manevra feroviara au obligatia sa asigure verificarea la intrarea in serviciu a personalului de locomotiva propriu.

(2) In cazul cand locomotiva se ia in primire in unitati de tractiune sau statii in care OTF/OMF, nu au structuri organizatorice proprii, verificarea personalului de locomotiva la intrarea in serviciu se face:

- a) prin structuri organizatorice apartinand OTF/OMF care administreaza respectiva unitate de tractiune;
- b) prin structuri organizatorice apartinand unui alt OTF/OMF;
- c) prin structuri organizatorice apartinand administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare.

(3) In cazurile prevazute la alin. (2) se incheie conventii bilaterale pentru asigurarea verificarii starii personalului la intrarea in serviciu, in care se stabilesc prevederi de amanunt referitoare la consemnarea datelor privind verificarea personalului, precum si modul in care se procedeaza daca se constata ca personalul verificat este inapt pentru serviciu.

Art. 24. - (1) Prezentarea la serviciu a personalului de locomotiva, se face la seful de tura din unitatea de tractiune de unde se ia in primire locomotiva.

(2) Cand locomotiva se ia in primire intr-o statie unde este organizata o structura de urmarire si coordonare a utilizarii locomotivelor si a personalului de locomotiva, denumita in continuare regulator, prezentarea personalului de locomotiva se face la salariatul care are si sarcini de verificare a personalului de locomotiva denumit in continuare operator.

(3) Cand locomotiva se ia in primire intr-o statie aflata la distanta mare de unitatea de tractiune si unde nu este organizat un regulator, prezentarea personalului se face la IDM.

(4) Pentru situatiile prevazute la alin. (1), (2) si (3), modul de prezentare si de verificare a personalului de locomotiva inainte de indrumare se va stabili prin reglementari speciale intocmite de OTF/OMF si administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, dupa caz.

Art. 25. - (1) La prezentarea personalului de locomotiva la unitatea de tractiune, respectiv la regulator, seful de tura, respectiv operatorul, verifica daca:

- a) starea generala a personalului de locomotiva ii permite acestuia efectuarea in bune conditii a serviciului pentru care s-a prezentat;
- b) personalul de locomotiva a consumat bauturi alcoolice; verificarea se va face conform reglementarilor in vigoare;
- c) personalul de locomotiva se afla in posesia autorizatiilor prevazute in prezentele instructiuni reglementarile in vigoare si cunoaste sectia de circulatie, statia respectiv locul de lucru la manevra unde urmeaza a efectua serviciul respectiv;
- d) personalul are asupra sa regulamentele, instructiunile si ghidurile/indrumatoarele de depanare prevazute in prezentele instructiuni;
- e) personalul a luat la cunostinta si si-a insusit ordinele din condica de ordine;
- f) personalul de locomotiva are asupra sa echipamentul de lucru si protectie, precum si, dupa caz, ochelarii de vedere recomandati de comisia medicala.

(2) Personalul de locomotiva va confirma sub semnatura, la rubrica respectiva din foaia de parcurs, in fata personalului care face verificarea, ca este odihnit si in stare normala.

(3) Dupa efectuarea instructajului de protectie a muncii, conform reglementarilor in vigoare, seful de tura respectiv operatorul, va nota in foaia de parcurs ora prezentarii personalului de locomotiva, precum si una din mentiunile "apt" sau "inapt" serviciu, dupa care va semna si aplica stampila.

(4) Personalul constatat in stare de oboseala, bolnav, sub influenta bauturilor alcoolice nu va fi admis in serviciu, iar personalul care face verificarea va lua imediat masurile ce se impun.

Art. 26. - (1) Personalul de locomotiva care se deplaseaza regie la statia de schimb unde verificarea la intrarea in serviciu se efectueaza de catre IDM, la sosirea in statie se va prezenta la IDM de serviciu pentru verificarea starii generale, dupa care se va efectua schimbul.

(2) Personalul de locomotiva este obligat sa confirme in foaia de parcurs, sub semnatura, in prezenta IDM, ca este odihnit si in stare normala, iar IDM noteaza in foaia de parcurs ora si una din mentiunile "apt" sau "inapt" serviciu, dupa caz, apoi semneaza si aplica stampila statiei.

(3) In cazul in care IDM constata ca personalul de locomotiva este inapt pentru serviciu, acesta comunica imediat situatia operatorului de circulatie, care va aviza OTF/OMF care are in subordine respectivul personal, in vederea luarii masurilor necesare.

Art. 27. - (1) Prezentarea personalului de locomotiva pentru luarea in primire a locomotivei in unitatile de tractiune se va face inainte de ora iesirii cu locomotiva la postul de control, cu un interval de timp stabilit prin reglementari proprii de catre OTF/OMF caruia ii apartine respectiva unitate de tractiune. Stabilirea acestui interval de timp se va face tinand cont de:

- a) configuratia unitatii de tractiune;
- b) tipul locomotivei;
- c) modul de organizare si efectuare a procesului tehnologic de alimentare cu combustibili si lubrifianti, revizie si echipare a locomotivelor;
- d) felul serviciului pentru care este comandat personalul de locomotiva.

(2) Cand personalul de locomotiva se deplaseaza pentru luarea in primire a locomotivei intr-o statie, dupa prezentarea la seful de tura din unitatea de tractiune deplasarea se va face pe traseul, cu mijloacele si in intervalul de timp stabilit prin reglementari proprii de catre OTF/OMF caruia ii apartine respectivul personal, astfel incat personalul de locomotiva sa soseasca in statia unde ia in primire locomotiva, cu cel putin 15 minute inainte de ora plecarii din statie a trenului ce urmeaza a fi remorcat.

(3) Cand locomotiva se ia in primire in tranzit in statie, prezentarea personalului de locomotiva la IDM din statia respectiva se face cu cel putin 15 minute inainte de ora sosirii itinerarice, respectiv de ora sosirii reale in statie a trenului ce urmeaza a fi remorcat.

(4) Seful de tura, odata cu transmiterea spre luare la cunostinta a comenzii respective comunica personalului de locomotiva ora de prezentare.

(5) Personalul care preda locomotiva in tranzit intr-o statie se considera in serviciu pana la plecarea din statie a trenului pe care l-a remorcat, sau cel mult 15 minute daca durata stationarii trenului respectiv este mai mare.

Art. 28. - (1) La schimbul in tranzit intr-o statie, personalul de locomotiva care iese din serviciu este obligat sa comunice personalului care intra in serviciu toate observatiile necesare in legatura cu starea tehnica si functionarea in exploatare a locomotivei.

(2) Se interzice predarea locomotivei personalului de locomotiva care nu este in stare normala.

## CAPITOLUL VI

### Serviciul continuu maxim admis pe locomotiva

Art. 29. - (1) Prin serviciul continuu maxim admis pe locomotiva se intelege timpul de la ora iesirii personalului de locomotiva cu locomotiva la postul de control al unei unitati de tractiune/ora luarii in primire a locomotivei in cazul schimbului in statie, pana la ora intrarii cu locomotiva la postul de control al unei unitati de tractiune/ora predarii locomotivei in cazul schimbului in statie.

(2) In cazul cand este necesara deplasarea regie a personalului de locomotiva pentru luarea in primire a locomotivei in vederea remorcarii unui tren/efectuarea manevrei, timpul necesar pentru aceasta deplasare nu va intra in calculul serviciului continuu maxim admis pe locomotiva.

(3) Serviciul pe locomotiva poate fi intrerupt de perioade de odihna in dormitoare special amenajate sau in unitati de cazare.

(4) Durata serviciului continuu maxim admis pentru personalul de locomotiva, precum si a perioadei de odihna in dormitor sau la domiciliu a acestuia, intre doua comenzi consecutive, se stabilesc prin reglementari specifice.

(5) La unitatile de tractiune sau statiile unde turnusul impune o perioada de odihna, personalul de locomotiva este obligat sa se odihneasca in dormitorul amenajat in acest scop sau dupa caz in unitatea de cazare stabilita.

(6) Personalul de locomotiva poate parasii dormitorul pentru masa sau procurarea de alimente, cu aprobarea sefului de tura sau instiintarea IDM de serviciu care vor nota ora parasirii dormitorului in condica de odihna a personalului, fara ca prin aceasta sa se micsozeze timpul minim de odihna, stabilit prin reglementarile specifice in vigoare.

## Partea a II-a

### Reglementari generale privind exploatarea si intretinerea locomotivelor

## CAPITOLUL I

### Remizarea locomotivelor

Art. 30. - (1) Remizarea este operatia de garare a unei locomotive si stationarea sa in stare inactiva in intervalul de timp programat intre doua utilizari succesive, pe o linie special destinata intr-o unitate de tractiune sau statie.

(2) Locomotivele se introduc cel putin o data la sapte zile intr-o unitate de tractiune care poate asigura efectuarea tuturor operatiunilor tehnice prevazute in prezentele instructiuni si in reglementarile specifice in vigoare.

(3) Pe timpul remizarii, locomotiva nu este deservita de personal de locomotiva.

Art. 31. - (1) In perioada de timp in care este remizata, locomotiva trebuie sa fie:

- a) asigurata contra pornirii din loc;
- b) deconectata de la sursa principala de energic;
- c) incuiata.

(2) OTF/OMF trebuie sa stabileasca prin reglementari proprii modul in care supravegheaza locomotivele remizate pentru a nu se permite accesul pe locomotiva a persoanelor care nu au acest drept.

Art. 32. - Mecanicul sau revizorul de locomotiva care pregateste locomotiva pentru remizare, trebuie sa efectueze urmatoarele operatiuni:

- a) asigurarea locomotivei contra pornirii din loc, conform reglementarilor specifice in vigoare pentru fiecare tip de locomotiva si in conformitate cu reglementarile cuprinse in PTE sau in planul tehnic de exploatare al unitatii feroviare unde se remizeaza locomotiva;
- b) verificarea, in locuri special amenajate, a partii de rulare, a suspensiei si a starii suprafetei de rulare a bandajelor rotilor locomotivei; scurgerea apei acumulate in instalatia de aer comprimat;
- c) completarea aerului comprimat in rezervorul principal la presiunea maxima;
- d) verificarea starii de incarcare a bateriei de acumulare si completarea incarcarii acesteia, dupa caz;
- e) decuplarea sursei principale de energic, prin oprirea motorului la locomotivele si automotoarele cu motoare diesel, respectiv deconectarea intrerupatorului principal, coborarea pantografului si punerea la masa a instalatiei de inalta tensiune la locomotivele si ramele electrice;
- f) incuierea pupitrului de comanda si a robinetului de frana;
- g) verificarea nivelului lichidelor din instalatiile de racire a agregatelor de pe locomotiva, dupa caz;
- h) verificarea nivelului combustibilului si a lubrifiantilor;
- i) verificarea cantitatii si calitatii nisipului din instalatia de nisipare a liniei;

j) verificarea inventarului de scule si piese de schimb aflate pe locomotiva, conform reglementarilor specifice in vigoare;

k) deconectarea sigurantelor si intrerupatoarelor automate prevazute in reglementarile specifice fiecarui tip de locomotiva, dupa caz, si a intrerupatorului bateriei de acumulare;

l) completarea carnetului de bord al locomotivei cu observatiile facute in urma verificarilor efectuate.

Art. 33. - (1) Daca locomotiva se remizeaza intr-o unitate de tractiune, inaintea operatiunilor in vederea remizarii se pot efectua si alte verificari tehnice si revizii intermediare in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare.

(2) Dupa remizarea locomotivei intr-o unitate de tractiune, personalul care efectueaza operatiunile de remizare aduce la cunostinta sefului de tura efectuarea operatiunilor respective si eventualele observatii privind locomotiva.

(3) Daca locomotiva se remizeaza intr-o statie, IDM va fi instiintat despre efectuarea operatiilor de remizare si eventuale observatii privind locomotiva.

Art. 34. - (1) Toate operatiunile prevazute la art. 35 din prezentul capitol se vor efectua conform reglementarilor tehnice specifice fiecarui tip de locomotiva, cu respectarea normelor de protectie a muncii in vigoare.

(2) Daca reglementarile specifice prevad si alte verificari, acestea vor fi efectuate de catre personalul tehnic de specialitate care are in atributiile de serviciu respectivele operatiuni.

(3) Daca la locomotiva se constata anumite probleme in exploatare sau cu ocazia verificarilor facute in vederea remizarii, acestea vor fi consemnate in carnetul de bord al locomotivei si vor fi aduse la cunostinta in scris persoanelor competente pentru rezolvare.

(4) Daca locomotiva este remizata intr-o unitate de tractiune, seful de tura va fi informat despre eventualele probleme la locomotiva, conform reglementarilor specifice stabilite de OTF/OMF care administreaza respectiva unitate de tractiune.

Art. 35. - (1) In cazul remizarii locomotivelor/automotoarelor in spatii cu temperaturi scazute se vor efectua operatiunile suplimentare prevazute de reglementarile tehnice specifice in vederea protejarii echipamentelor de efectele acestor temperaturi.

(2) Daca necesitatile impun mentinerea in functiune a motorului termic sau a unor instalatii care asigura mentinerea in stare calda a motorului la locomotivele/automotoarele cu motoare diesel, respectiv mentinerea alimentarii din reseaua de contact a locomotivelor si ramelor electrice, acestea nu se vor considera remizate; dupa efectuarea verificarilor prevazute la art. 32 din prezentul capitol, se va asigura supravegherea cu personal a acestor locomotive/automotoare.

(3) Personalul care supravegheaza locomotive/automotoare aflate in situatia de la alin. (1) trebuie sa cunoasca modul de functionare a agregatelor ramase in functie, modul de scoatere din functie a acestor agregate si de remizare a locomotivei, precum si modul de utilizare a mijloacelor de stingere a incendiilor de pe locomotivele respective.

Art. 36. - (1) Pe timpul remizarii locomotivei, personalul tehnic de specialitate poate efectua operatiuni de intretinere, remedieri si reparatii la instalatiile si agregatele la care personalul de locomotiva a semnalat probleme in exploatare, cu conditia ca durata acestor interventii sa nu fie mai mare decat durata programata de remizare a locomotivei.

(2) Daca durata interventiilor de la alin. (1) este mai mare decat durata programata de remizare a locomotivelor, iar problemele semnalate nu permit iesirea locomotivei din unitatea de tractiune in conditiile prevazute in prezentele instructiuni, personalul de specialitate va aviza revizorul de locomotiva si seful de tura din unitatea de tractiune despre situatia creata, iar locomotiva va fi inlocuita in program cu o locomotiva corespunzatoare.

(3) Obligatiile revizorului de locomotiva privind starea tehnica a locomotivei sunt prevazute in Anexa 4.

## CAPITOLUL II

### Punerea in serviciu a locomotivei

Art. 37. - (1) Prin punerea in serviciu a locomotivei se intelege efectuarea operatiunilor tehnice de punere in functiune a locomotivei dupa remizare, revizii, reparatii sau conservare.

(2) Punerea in serviciu se face de catre personalul de locomotiva numai dupa ce s-au incheiat procesele tehnologice de revizie si reparatii ale echipamentelor locomotivei, fapt certificat sub semnatura de catre personalul tehnic de specialitate in carnetul de bord al locomotivei.

(3) Pentru punerea in serviciu a locomotivei, trebuie sa se efectueze urmatoarele operatiuni:

- a) verificarea vizuala a existentei si integritatii tuturor pieselor si subansamblelor locomotivei;
- b) verificarea si insusirea inscrisurilor obligatorii din documentele aflate in cabina de conducere, conform Anexei 5 si din carnetul de bord al locomotivei;
- c) verificarea si completarea inventarului sculelor si a pieselor de rezerva, dupa caz;
- d) verificarea stingatoarelor de incendiu, din punct de vedere al numarului si tipului prevazut in reglementari pentru fiecare tip de locomotiva si a respectarii termenului de valabilitate a verificarii periodice a acestora;
- e) verificarea si completarea, daca este necesar, a nivelului combustibilului la locomotivele cu motoare termice;
- f) verificarea si completarea, daca este necesar, nivelului lubrifiantilor;
- g) verificarea si completarea nivelului lichidelor de racire a motorului termic si/sau a altor agregate, dupa caz;
- h) verificarea si completarea nisipului, in rezervoarele de nisip ale instalatiei de nisipare a liniei;
- i) verificarea sigiliilor aplicate la instalatiile de protectie a echipamentelor si instalatiilor locomotivei;
- j) verificarea functionarii corecte a instalatiile de siguranta, vigilenta, controlul vitezei trenului si inregistrare a parametrilor locomotivei precum si a sigiliilor aplicate la acestea. La instalatiile de inregistrare a vitezei trenului dotate cu banda inregistratoare se va verifica existenta acesteia;
- k) punerea in functiune a instalatiilor si echipamentelor de comanda a locomotivei;
- l) pornirea motorului diesel, respectiv conectarea la reseaua electrica de tractiune feroviara;
- m) probarea instalatiilor si echipamentelor fara deplasarea locomotivei;
- n) verificarea gabaritului pieselor inferioare suspendate elastic sau neelastice, conform reglementarilor specifice in vigoare.

Art. 38. - (1) Operatiunile prevazute la art. 37 din prezentul capitol, se efectueaza conform reglementarilor tehnice specifice in vigoare pentru fiecare tip de locomotiva/automotor, cu respectarea normelor de protectie a muncii.

(2) Daca in cadrul operatiunilor de punere in serviciu se constata functionarea necorespunzatoare a unor instalatii si echipamente, aceste neconformitati se aduc la cunostinta personalului tehnic de specialitate in vederea remedierii.

(3) Dupa incheierea operatiunilor de punere in serviciu, personalul de locomotiva trebuie sa aduca la cunostinta sefului de tura din unitatea de tractiune, respectiv IDM din statie daca starea locomotivei permite utilizarea sa in remorcarea trenurilor sau la manevra.

(4) Cand se constata ca locomotiva prezinta lipsuri si/sau defectiuni care nu permit utilizarea acesteia conform programului stabilit, seful de tura respectiv IDM, trebuie sa fie informat imediat, pentru luarea masurilor ce se impun pentru inlocuirea locomotivei necorespunzatoare cu o alta locomotiva.

Art. 39. - Operatiunile de remizare, respectiv punere in serviciu a locomotivelor, care se desfasoara in incinta unitatilor de tractiune, se efectueaza sub supravegherea revizorului de locomotiva care certifica sub semnatura in caietul de bord al locomotivei faptul ca s-au efectuat operatiunile prevazute in reglementarile tehnice specifice fiecarui tip de locomotiva, iar locomotiva corespunde/nu corespunde pentru remorcarea trenurilor sau pentru manevra.

Art. 40. - Este interzisa iesirea locomotivelor din unitati de tractiune pentru remorcarea trenurilor sau manevra, cu urmatoarele piese, instalatii si echipamente lipsa sau defecte:

- a) instalatiile de frana de orice fel cu care este dotata locomotiva;
- b) aparatele de masura si indicatoare, inclusiv lampile de control;
- c) instalatiile si aparatele de protectie inclusiv supapele de siguranta;
- d) piese ale suspensiei locomotivei;
- e) piese ale timoneriei de frana, inclusiv sigurantele timoneriei franei;
- f) piese ale aparatului de rulare: lagare de osie cu cuzineti sau rulmenti, lagare de biela, cutii de unsoare;
- g) aparatele de ciocnire si legare;

- h) instalatia de nisipare a liniei;
- i) instalatiile de siguranta, vigilenta, controlul vitezei trenului si inregistrare a parametrilor locomotivei;
- j) instalatia de telecomunicatii: radio-telefon, radio emisie receptie, numita in continuare RTF;
- k) sigiliile aplicate la aparate, conform reglementarilor in vigoare;
- l) instalatia de iluminat si semnalizare a locomotivei, inclusiv farul central, daca exista;
- m) obiectele de inventar si piesele de rezerva, dupa caz, conform reglementarilor in vigoare;
- n) oglinzile retrovizoare;
- o) defectiuni la echipamentul electric semnalizate/indicate de instalatiile respective ale locomotivei, inclusiv punerea la masa a circuitelor de comanda sau de forta ale locomotivei;
- p) izolatoare conturnate sau sparte ale aparatelor care nu pot fi scoase din circuit prin izolare;
- q) aparate si circuite de protectie defecte, scoase din functie sau scurtcircuitate;
- r) bateria de acumulatori descarcata si instalatia de incarcare defecta;
- s) instalatiile sau echipamentele necesare functionarii in caz de avarii;
- t) aparatele speciale de legare - cupla portativa - la locomotivele/automotoarele dotate cu cupla automata;
- u) stingatoarele de incendiu cu termenul de revizie expirat sau cu defecte vizibile;
- v) unul din compresoare defect la locomotivele inzestrate cu doua compresoare;
- w) fluierul, claxonul sau sirena;
- x) defectiuni sau uzuri ale osiilor montate care depasesc limitele prevazute in Anexa 6 si/sau din reglementarile in vigoare.

Art. 41. - (1) Daca locomotiva se pune in serviciu dupa remizare intr-o statie care nu este deservita de o unitate de tractiune, iar la efectuarea operatiunilor de punere in serviciu se constata piese, instalatii si echipamente mentionate la art. 40 lipsa sau defecte, precum si posibilitatea ca termenul de valabilitate al reviziei ale echipamentelor de inalta tensiune montate pe acoperisul locomotivelor si ramelor electrice - RAc -, sa expire pana la intrarea locomotivei electrice intr-o unitate de tractiune unde poate efectua RAc, mecanicul de locomotiva va aviza IDM din statie si conducerea OTF/OMF care detine/exploateaza respectiva locomotiva, asupra starii tehnice a locomotivei si va lua urmatoarele masuri:

- a) remedierea defectiunilor conform reglementarilor tehnice specifice si a ghidurilor/indrumatoarelor de exploatare in vigoare pentru respectivul tip de locomotiva;
- b) completarea pieselor lipsa, daca locomotiva este inzestrata cu piese de rezerva;
- c) solicitarea interventiei personalului tehnic de specialitate pentru punerea in functiune a echipamentelor si instalatiilor defecte ale locomotivei si/sau inlocuirea pieselor lipsa care nu sunt prevazute in inventarul de piese de rezerva al locomotivei, dupa caz;
- d) solicitarea indrumarii izolate a locomotivei sau cu tren la o unitate de tractiune unde poate efectua RAc pana la data expirarii perioadei de valabilitate a acesteia;
- e) solicitarea locomotivei de ajutor pentru remorcarea trenului ce urma sa fie remorcat de locomotiva respectiva, si dupa caz, indrumarea inactiva a locomotivei defecte la unitatea de tractiune care poate efectua operatiunile de remediere si punere in functie a respectivei locomotive, inclusiv RAc.

(2) Daca defectiunile constatate nu permit circulatia locomotivei la unitatea de tractiune in conditii de siguranta a circulatiei sau impun reducerea vitezei de circulatie a locomotivei in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare mecanicul de locomotiva, inscrie in registrul de cai libere, comenzi si miscare al statiei mentiunile asupra conditiilor de circulatie a locomotivei de la statia respectiva pana la unitatea de tractiune unde urmeaza a se efectua remedierile necesare si punerea in serviciu a locomotivei.

(3) Daca mecanicul de locomotiva solicita pentru stabilirea conditiilor de circulatie interventia personalului tehnic de specialitate, aceste conditii trebuie sa fie mentionate de personalul tehnic de specialitate in foaia de parcurs a locomotivei. Mecanicul face inscrierile privind conditiile de circulatie, in baza mentiunilor facute in foaia de parcurs.

(4) Reglementarile de la alin. (1) si (2) se aplica si in cazurile in care defectiunile se constata cu ocazia verificarilor tehnice efectuate in parcurs de catre personalul de locomotiva, conform prezentelor instructiuni si reglementarilor specifice in vigoare, respectiv locomotiva a fost implicata intr-o statie intr-un eveniment sau accident feroviar, care a avut drept consecinta avarierea unor piese, agregate sau instalatii ale locomotivei.

(5) Daca defectiunile locomotivei se produc in linie curenta, respectiv daca evenimentul sau accidentul feroviar s-a produs in circulatie sau la manevra in linie curenta, se vor respecta reglementarile specifice in vigoare pentru: remedierea defectiunilor, solicitarea mijlocului de ajutor, precum si pentru avizarea evenimentelor si accidentelor feroviare.

### CAPITOLUL III

#### Reviziile si reparatiile locomotivelor.

#### Verificari tehnice efectuate de personalul de locomotiva in parcurs

Art. 42. - (1) Revizia locomotivei consta in verificarea modului de functionare a agregatelor locomotivei, efectuarea operatiunilor de intretinere a acestora, inlocuirea lubrifiantilor, pieselor si subansamblurilor necorespunzatoare, restabilirea parametrilor tehnici normali de functionare precum si probarea agregatelor, echipamentelor si instalatiilor locomotivei in vederea certificarii functionarii normale in exploatare pana la urmatoarea revizie.

(2) Reviziile locomotivelor sunt:

a) revizii planificate, efectuate in unitati specializate de catre personal tehnic de specialitate, in conformitate cu procesele tehnologice aprobate conform reglementarilor specifice pentru fiecare tip de locomotiva;

b) revizii intermediare, efectuate in unitati de tractiune, de catre personal tehnic de specialitate, eventual impreuna cu personalul de locomotiva;

c) revizii ale echipamentelor de inalta tensiune montate pe acoperisul locomotivelor si ramelor electrice - RAc.

Art. 43. - Revizia planificata a locomotivei se efectueaza in unitati de tractiune amenajate si dotate corespunzator, la intervale de timp stabilite prin reglementari specifice, pentru fiecare tip de locomotiva.

Art. 44. - (1) Revizia intermediara a locomotivei se executa in unitati de tractiune, pe liniile special destinate in acest scop.

(2) Locomotivele trebuie sa fie introduse pentru revizie intermediara intr-o unitate de tractiune cel putin o data la sapte zile.

(3) Revizia intermediara se efectueaza la solicitarea revizorului de locomotiva si cuprinde:

a) verificarile pieselor, instalatiilor si agregatelor cuprinse in procesul tehnologic de revizie intermediara;

b) remedierea defectiunilor la piesele, instalatiile si agregatele la care au aparut probleme in exploatarea locomotivei, semnalate de catre mecanic in carnetul de bord al locomotivei si de catre revizorul de locomotiva in nota de comanda;

c) probe tehnologice de functionare ale tuturor instalatiilor de siguranta circulatiei si de inregistrare a parametrilor de functionare a locomotivei, instalate pe locomotiva, in conformitate cu reglementarile specifice pentru tipul de instalatie respectiv;

d) alte verificari, masuratori si probe cuprinse in reglementarile specifice in vigoare.

(4) Procesul tehnologic de revizie intermediara se intocmeste de catre OTF/OMF proprietar al locomotivei si se aplica indiferent de unitatea de tractiune unde se efectueaza revizia intermediara.

(5) Procesul tehnologic de revizie intermediara trebuie sa cuprinda neconditionat verificari si probe de functionare ale pieselor, instalatiilor si echipamentelor a caror lipsa sau defectare interzic iesirea locomotivei din unitati de tractiune pentru remorcarea trenurilor sau manevra, precum si verificarea instalatiei pneumatice si de frana a locomotivei, conform Anexei 7.

(6) Data si ora efectuarii reviziei intermediare se consemneaza sub semnatura de catre personalul tehnic de specialitate care a efectuat-o, in caietul de bord al locomotivei.

Art. 45. - (1) Revizia echipamentelor de inalta tensiune montate pe acoperisul locomotivelor si ramelor electrice - RAc - se efectueaza de catre personal tehnic de specialitate, pe liniile special destinate in acest scop in unitatile de tractiune si dotate corespunzator.

(2) Revizia echipamentelor de inalta tensiune montate pe acoperisul locomotivelor si ramelor electrice - RAc - se efectueaza la un interval de cel mult sapte zile, conform procesului tehnologic intocmit de OTF/OMF proprietar al locomotivei, indiferent de unitatea de tractiune unde se efectueaza respectiva revizie.

(3) Data si ora efectuării RAc se consemneaza sub semnatura de catre personalul tehnic de specialitate care a efectuat-o, in caietul de bord al locomotivei.

(4) Este interzisa iesirea din unitati de tractiune a locomotivelor si ramelor electrice daca termenul pentru RAc, expira pana la data programata de intrare a locomotivei/ramei electrice in urmatoarea unitate de tractiune unde poate efectua RAc.

Art. 46. - (1) In linie curenta sau in statii, personalul de locomotiva trebuie sa faca verificari - denumite in continuare verificari tehnice la locomotiva - privind modul de functionare a anumitor instalatii si agregate, conform prevederile prezentelor instructiuni si a reglementarilor specifice in vigoare pentru fiecare tip de vehicul feroviar motor. Scopul acestor verificari tehnice este de a constata defectele vizibile si/sau sesizabile care pot periclita siguranta circulatiei si securitatea transporturilor.

(2) Verificarile tehnice la locomotiva se efectueaza de catre personalul de locomotiva, astfel:

a) in parcurs, de catre mecanicul ajutor;

b) in statiile din parcurs in care trenul are oprire mai mare de 3 minute, de catre mecanicul de locomotiva;

c) in unitatile de tractiune sau statiile unde se face numai schimbul personalului de locomotiva, de catre mecanicul de locomotiva care preda serviciul impreuna cu mecanicul de locomotiva care preia serviciul.

(3) Orice verificare tehnica la locomotiva se efectueaza cu respectarea stricta a reglementarilor specifice si a normelor de protectie a muncii in vigoare pentru fiecare tip de locomotiva in parte.

(4) In timpul verificarilor tehnice la locomotiva se admite oprirea motorului diesel, respectiv deconectarea locomotivei electrice de la reseaua de energie electrica de tractiune, numai daca acest lucru nu pericliteaza siguranta circulatiei.

(5) In cadrul verificarilor tehnice la locomotiva se verifica in functie de tipul si dotarile vehiculului feroviar motor dupa caz, urmatoarele:

a) starea motorului diesel, presiunile si temperaturile lichidului de racire si a lubrifiantilor la locomotivele cu motoare diesel;

b) zgomote anormale in functionarea motorului diesel, respectiv a motoarelor si generatoarelor electrice;

c) etanseitatea instalatiilor sub presiune (lichide de racire, aer comprimat, lubrifianti);

d) supraincalziri ale agregatelor de forta si ale cablajelor electrice aferente;

e) starea transmisiei, temperatura si presiunea uleiului din transmisia hidraulica si la reductorul-inversor;

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

g) starea blocurilor de aparate si a masinilor electrice;

h) starea de incarcare a bateriilor de acumuloare;

i) starea cuzinetilor, respectiv a rulmentilor de osie;

j) starea bandajelor, prin lovirea cu ciocanul. In cazul sunetului dubios, se verifica obligatoriu daca acestea nu prezinta unul din defectele mentionate in Anexa 6;

k) starea suspensiei si a pieselor suspendate;

l) functionarea aparatelor de masura si control, inclusiv a instalatiilor de masura si inregistrare a vitezei;

m) functionarea lampilor de control din cabina locomotivei si a luminilor de semnalizare a locomotivei, inclusiv a farului central;

n) verificarea starii de integritate a sigiliilor aparatelor;

o) starea dispozitivului de siguranta si vigilenta, fara a descarca conducta generala de aer, cand locomotiva este legata la tren si frana;

p) functionarea pantografelor la locomotivele si ramele electrice.

(6) Verificarile tehnice la locomotiva efectuate in statii se vor incepe numai dupa ce locomotiva si trenul au fost asigurate contra pornirii din loc, conform reglementarilor in vigoare.

(7) Personalul de locomotiva trebuie sa verifice toate subansamblurile vizibile si accesibile ale locomotivei, fara demontari de piese,

(8) Volumul verificarilor tehnice care se efectueaza in timpul opririlor in statie, se va extinde in functie de timpul de stationare, insa personalul de locomotiva isi va organiza activitatea astfel incat locomotiva sa poata fi pusa in stare de serviciu in orice moment.

(9) La locomotivele/automotoarele dotate cu instalatii computerizate de supraveghere a parametrilor de functionare, se vor efectua verificarile prevazute in reglementarile specifice de exploatare a respectivei locomotive/automotor.



(10) Orice neregula va fi consemnata in carnetul de bord al locomotivei, in vederea remedierii cu ocazia primei intrari a locomotivei intr-o unitate de tractiune organizata si dotata corespunzator.

Art. 47. - (1) In situatia in care personalul de locomotiva constata nereguli in functionarea agregatelor, echipamentelor sau instalatiilor de pe locomotiva, in timpul remorcarii trenului sau la manevra, respectiv cu ocazia verificarilor tehnice la locomotiva, va lua masuri de remediere, dar numai in conformitate cu ghidurile/indrumatoarele de exploatare, si numai cu respectarea normelor de protectie a muncii.

(2) Daca personalul de locomotiva nu poate remedia neregulile aparute in functionarea locomotivei in cel mult 15 minute de la constatarea acestora, mecanicul de locomotiva va solicita locomotiva de ajutor, la cea mai apropiata statie, conform reglementarilor specifice in vigoare, dupa care se poate continua remedierea defectiunilor aparute.

(3) Daca personalul de locomotiva reuseste remedierea defectiunilor, mecanicul poate renunta la locomotiva de ajutor solicitata, conform reglementarilor specifice in vigoare.

(4) Este interzisa punerea in miscare a trenului sau locomotivei dupa solicitarea locomotivei de ajutor, pana la primirea acceptului de renuntare la aceasta, transmis mecanicului conform reglementarilor specifice in vigoare.

Art. 48. - (1) Personalul de locomotiva care participa la efectuarea probelor functionale locomotivei dupa efectuarea reparatiilor planificate, va efectua o verificare tehnica privind modul de functionare a instalatiilor si agregatelor de pe locomotiva in conformitate cu prevederile prezentelor instructiuni si a reglementarilor specifice in vigoare pentru fiecare tip de locomotiva/automotor.

(2) Orice nereguli constatate cu ocazia verificarii efectuate de personalul de locomotiva conform alin. (1) va fi adusa la cunostinta personalului tehnic de specialitate pentru remediere. Personalul care va efectua receptia din punct de vedere tehnic, va verifica modul de remediere a neregulilor constatate de personalul de locomotiva.

### Partea a III-a Organizarea circulatiei trenurilor

#### CAPITOLUL I Puncte de sectionare, posturi de miscare. Sisteme de organizare a circulatiei trenurilor

Art. 49. - (1) Circulatia trenurilor se face la distante separate prin puncte de sectionare, iar in cazuri exceptionale, la interval de timp.

(2) Punctele de sectionare sunt:

- a) statiile;
- b) haltele de miscare;
- c) posturile de miscare in linie curenta;
- d) semnalele luminoase de trecere ale blocului de linie automat - denumit in continuare BLA.

(3) Se considera puncte de sectionare si semnalele de parcurs din statii.

(4) In sensul prezentelor instructiuni, prin statii se inteleg si haltele de miscare.

(5) Posturile de miscare din linie curenta sunt puncte de sectionare care deservesc ramificatii in alte directii de mers, ramificatii din linie curenta care deservesc linii apartinand operatorilor economici, traversari, incalcarii si desculecari de linii.

(6) Statiile, haltele de miscare si posturile de miscare din linie curenta sunt deservite de catre IDM, exceptand punctele de sectionare de pe sectiile cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, care sunt deservite de catre agenti.

Art. 50. - (1) In linie curenta pot functiona si posturi ajutatoare de miscare care deservesc jonctiuni ale liniilor operatorilor economici. Acestea nu sunt acoperite de semnale, nu sunt puncte de sectionare si servesc pentru eliberarea liniei curente, dupa gararea convoiului de manevra pe linia operatorului economic.

(2) Postul ajutor de miscare este deservit de catre IDM, cu exceptia posturilor ajutatoare de miscare situate pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor care sunt deservite de agenti.

(3) In unele cazuri, intre punctele de sectionare pot exista posturi de macazuri in linie curenta, afiliate unei statii si destinate deservirii unei linii de cale ferata apartinand unui gestionar al infrastructurii feroviare private racordate din linie curenta. Acestea nu sunt puncte de sectionare. Reglementari de amanunt privind deservirea si functionarea posturilor de macazuri din linie curenta se stabilesc in PTE al statiei de care apartin.

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

(2) Pe liniile duble, in cazul in care nu exista semnal de intrare pentru circulatia de pe linia falsa, respectiv pentru linia din stanga a caii duble, semnalele de intrare in sensul normal de circulatie a trenului delimiteaza incinta statiei pentru ambele linii.

(3) Pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, in cazul statiilor neinzestrate cu semnale de intrare, delimitarea incintei statiei se face prin indicatoarele permanente de acoperire ale punctelor de sectionare.

(4) Portiunea de linie cuprinsa intre semnalele de intrare a doua statii consecutive se numeste linie curenta.

Art. 52. - (1) Din punct de vedere al executarii serviciului, fiecare punct de sectionare cu exceptia semnalelor luminoase de trecere ale BLA precum si fiecare tren trebuie sa fie sub conducerea unei singure persoane.

(2) In punctele de sectionare si posturile din linia curenta, deservite de IDM, care nu sunt situate pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, dreptul de a manipula instalatiile de siguranta circulatiei, de a cere si de a obtine cale libera, de a dispune executarea tuturor obligatiilor legate de primirea, expedierea, trecerea trenurilor, executarea manevrei, precum si alte operatiuni de exploatare, revine IDM, denumit in continuare IDM dispozitor.

(3) In punctele de sectionare situate pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, asupra primirii si expedierii trenurilor decide operatorul de circulatie.

(4) In linie curenta, asupra continuarii mersului trenului oprit dispune seful de tren. Mecanicul, personalul de tren, personalul de manevra si personalul din activitatea de linii este obligat sa execute dispozitiile sefului de tren.

(5) Asupra trenului aflat in mers precum si asupra continuarii mersului trenului oprit care nu este deservit de sef de tren dispune mecanicul locomotivei de remorcarea a trenului.

Art. 53. - (1) In functie de instalatiile cu care sunt inzestrate statiile si liniile curente, pentru organizarea circulatiei trenurilor se utilizeaza urmatoarele sisteme:

a) circulatia trenurilor pe baza intelegerii telefonice - cale libera;

b) circulatia trenurilor pe baza de BLA;

c) circulatia trenurilor pe baza de bloc de linie semiautomat;

d) circulatia trenurilor pe baza de instalatie dispecer, cu sau fara tehnica de calcul - conducerea circulatiei trenurilor si dispunerea executarii manevrelor se face de la un post central, de la care sunt actionate prin telecomanda macazurile si semnalele din statii si din linie curenta; circulatia trenurilor dupa sistemul dispecer intre punctele de sectionare se face pe baza BLA;

e) conducerea centralizata a circulatiei trenurilor - dupa ordinele date direct de operatorul de la regulatorul de circulatie - pe anumite sectii de circulatie stabilite de administratorul infrastructurii feroviare publice.

(2) Circulatia trenurilor dupa sistemul intelegerii telefonice se face la interval de puncte de sectionare, pe baza de cale libera.

(3) Pe sectiile de circulatie inzestrate cu BLA, circulatia trenurilor se face la intervale de sector de bloc.

(4) Pe sectiile de circulatie inzestrate cu instalatii de bloc de linie semiautomat, circulatia trenurilor se face la interval de statie.

(5) Avizarea mecanicului de locomotiva privind conditiile de circulatie in cazul scoaterii din functiune a BLA, respectiv in cazul trecerii accidentale de la sistemele de circulatie prevazute la alin. (1) lit. b), c), sau d) la sistemul de circulatie al trenurilor pe baza intelegerii telefonice - cale libera, se face prin ordin de circulatie.

## CAPITOLUL II

### Numerotarea trenurilor

Art. 54. - (1) Numerotarea trenurilor de calatori si marfa pe reseaua CFR se face conform reglementarilor specifice intocmite de catre administratorul infrastructurii feroviare publice, de acord cu reglementarile internationale.

(2) Fiecarui tren i se atribuie un numar stabilit prin graficul de circulatie a trenurilor.

(3) Regula generala in numerotarea trenurilor este:

a) in sensul de la Bucuresti - numar fara sot;

b) in sensul spre Bucuresti - numar cu sot.

(4) Pentru trenurile neprevazute in graficul de circulatie a trenurilor, numerele se atribuie prin dispozitia de punere in circulatie a trenurilor respective.

(5) In anumite cazuri, numerele trenurilor de calatori si marfa pot fi precedate de un indicativ sau urmate de o cifra.

### CAPITOLUL III

#### Mersul trenurilor

Art. 55. - (1) Fiecare tren trebuie sa poarte un numar si sa circule dupa un mers dinainte stabilit. Mersul trenurilor se stabileste prin graficul de circulatie si este prevazut in livretele cu mersul trenurilor.

(2) Circulatia trenurilor prevazute in graficul de circulatie si a celor suplimentare se aduce la cunostinta personalului interesat, astfel:

a) prin livretele cu mersul trenurilor;

b) prin programul de circulatie, periodic;

c) prin dispozitie scrisa a operatorului de circulatie, ori de cate ori intervin anulari sau suplimentari de trenuri fata de programul de circulatie zilnic.

(3) Continutul si forma livretelor de mers se stabilesc de intocmitorul planului de mers, conform reglementarilor specifice in vigoare. Livretele se editeaza de administratorul infrastructurii feroviare publice si se pun la dispozitia operatorilor de transport feroviar.

(4) Extrase din mersul trenului din livret pot fi utilizate pentru trenul respectiv numai daca acestea contin toate informatiile cuprinse in livretul de mers.

Art. 56. - In toate cazurile de circulatie a trenurilor suplimentare, pentru care nu se intocmeste un mers special, mecanicul este instiintat, asupra conditiilor in care circula trenurile suplimentare, prin ordin de circulatie in care se specifica: "... circulati In conditiile de circulatie din livret ale trenului - numarul .....", precum si alte conditii de circulatie - ora de plecare, suprimarea unor opriri, daca este cazul.

### CAPITOLUL IV

#### Suprimarea opririlor. Anularea trenurilor.

##### Circulatia timpurie a trenurilor

Art. 57. - (1) Pentru trenurile de marfa, pentru garniturile goale de calatori precum si pentru anumite trenuri de calatori prevazute in livretele cu mersul trenurilor, in caz de necesitate se admite suprimarea unor opriri sau circulatia timpurie - inainte de ora prevazuta in mers.

(2) Se interzice suprimarea opririi trenurilor de calatori si mixte in statiile in care mersul prevede oprire, cu exceptia cazurilor prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(3) Anumite trenuri de calatori prevazute in livretele cu mersul trenurilor pot circula fara oprire prin punctele de sectionare in care mersul acestora prevedea oprire impusa prin grafic - fara urcare/coborare calatori - atunci cand aceasta oprire nu mai este necesara. In acest caz trenul poate circula timpuriu pana la prima statie in care acesta are oprire, conform dispozitiei operatorului de circulatie.

(4) Trenul timpuriu circula cu numarul trenului prevazut in grafic si are conditiile de circulatie prevazute in mersul trenului care prin grafic circula regulat, daca nu se dispune altfel prin dispozitia operatorului de circulatie.

(5) Circulatia timpurie, suprimarea opririi, noile conditii de circulatie ale trenului si ora reala a plecarii se aduc la cunostinta mecanicului prin ordin de circulatie, inmanat de IDM in ultima statie cu oprire.

(6) Circulatia timpurie si suprimarea opririi trenurilor de marfa, in statiile la care semnalul de intrare da indicatii asupra semnalului de iesire, se face in baza indicatiei de liber a semnalului de iesire. In aceste cazuri nu mai este necesara avizarea prin ordin de circulatie a mecanicului.

Art. 58. - (1) In cazul circulatiei trenurilor de marfa prin statiile inzestrate cu semnal de intrare care da indicatii asupra pozitiei semnalului de iesire, trecerea trenului fara oprire, se face numai pe baza indicatiei de "liber" a semnalului de iesire.

(2) In cazul circulatiei trenurilor fara oprire prin statiile neinzestrate cu semnal de iesire, IDM trebuie sa dea semnalul "trecerea fara oprire a trenului" inainte ca trenul sa depaseasca primul aparat de cale de la intrare, respectiv la aparitia trenului, in cazul in care nu are vizibilitate pana la primul aparat de cale, postandu-se astfel incat sa fie perceptut de catre mecanic; dupa aceasta IDM se deplaseaza la locul stabilit pentru supravegherea prin defilare a trenului.

## CAPITOLUL V

### Opriri neprevazute in graficul de circulatie

Art. 59. - In cazul in care necesitatile de exploatare impun oprirea trenului intr-o statie prin care urma sa treaca fara oprire, se procedeaza astfel:

a) in statiile inzestrate cu instalatii de centralizare electrodinamica - denumite in continuare CED - si cu instalatii de centralizare electronica - denumite in continuare CE -, precum si in statiile ale caror semnale de intrare dau indicatii asupra semnalului de iesire, oprirea trenului in statie se face pe baza indicatiei date de semnalul de intrare si a semnalului de iesire aflat in pozitie de oprire;

b) in statiile in care semnalul de intrare nu da indicatii asupra semnalului de iesire, IDM din ultima statie cu oprire aduce la cunostinta mecanicului, prin ordin de circulatie, oprirea neprevazuta a trenului. In cazul in care necesitatea opririi trenului a intervenit dupa plecarea din ultima statie cu oprire, IDM din statia in care se impune oprirea acestuia, opreste trenul la semnalul de intrare si numai dupa ce s-a convins personal sau prin raportarea revizorului de ace, a acarului, a agentului postului de bariera sau a mecanicului, dupa caz, prin instalatii de telecomunicatii - TC, ca trenul este oprit, pune semnalul de intrare pe liber. Modul in care se convinge IDM ca trenul este oprit la semnalul de intrare, se stabileste in PTE.

## CAPITOLUL VI

### Reguli generale de compunere si legare a trenurilor

Art. 60. - (1) Se numeste tren, un grup de vehicule feroviare legate regulamentar intre ele si de locomotiva de remorcare, semnalizat cu semnale de cap si fine de tren si deservit de cel putin doi agenti, din care unul este mecanicul de locomotiva.

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

Art. 61. - (1) Fiecare tren trebuie sa fie compus potrivit reglementarilor specifice in vagoare, precum si a prevederilor cuprinse in planul de formare a trenurilor si in livretele cu mersul trenurilor.

(2) Datele privind compunerea trenurilor - numarul de vagoane si numarul de osii, tonajul de remorcat, masa franata reala, masa franata necesara de franat si lungimea trenului - vor fi trecute in foaia de parcurs a locomotivei/locomotivelor care remorca trenul.

Art. 62. - Pentru trenurile de marfa prevazute sa circule in rangul VII, in cazul in care in statiile din parcurs in care se efectueaza atasari/detasari de vagoane nu exista revizor tehnic de vagoane, se admite ca verificarea conditiilor tehnice ale vagoanelor la introducerea lor in trenuri, sa se faca de catre personalul de specialitate al OTF/OMF, autorizat sa efectueze probele de frana. In cazul in care acest personal nu poate decide daca unele vagoane pot circula in compunerea trenului, solicita mecanicului sa-si dea avizul asupra introducerii acestor vagoane in tren; avizul mecanicului se da in scris, in rubrica "Mentiuni asupra trenurilor" din foaia de parcurs a locomotivei, iar vagoanele pentru care mecanicul nu si-a dat avizul ca pot circula in tren, se retin in statie.

Art. 63. - Conditiiile de circulatie stabilite de catre revizorul tehnic de vagoane, respectiv de catre personalul tehnic de specialitate, in avizul scris dat pentru introducerea in trenuri a vehiculelor feroviare care au fost

deraiate, accidentate sau sunt defecte, se aduc la cunostinta mecanicului, de catre IDM, prin ordin de circulatie.

Art. 64. - Cand in compunerea unui tren sunt introduse vagoane incarcate cu marfuri periculoase din categoria "explozibile", IDM avizeaza mecanicul prin ordin de circulatie.

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

(2) In cazul dezlegarii locomotivei impingatoare legate la tren si frana, agentul OTF/OMF care efectueaza aceasta operatiune are obligatia sa puna cupla vagonului de semnal in carligul de tractiune, semiacuplarile in suporturi si sa semnalizeze regulamentar trenul.

## CAPITOLUL VII

### Documentele insotitoare ale trenului

Art. 66. - Fiecare tren trebuie sa fie insotit de urmatoarele documente:

- a) foaia de parcurs a locomotivei - conform Anexei 1;
- b) aratarea vagoanelor trenului - conform Anexei 8;
- c) nota de repartizare a franelor de mana - numai pentru trenurile de marfa - conform Anexei 9;
- d) documentele de transport ale vehiculelor feroviare din compunerea trenului, conform reglementarilor specifice.

Art. 67. - (1) Foaia de parcurs a locomotivei se intocmeste, se completeaza si se manipuleaza, dupa caz, conform reglementarilor cuprinse in Anexa 1.

(2) Datele consemnate in foaia de parcurs se certifica prin semnatura de catre personalul care efectueaza inscrierea si prin aplicarea stampilei corespunzatoare postului, daca aceasta exista.

(3) In cazul in care personalul care completeaza foaia de parcurs nu are stampila, certificarea datelor se face prin inscrierea in clar a numelui, prenumelui, functiei si prin semnatura acestuia.

(4) In timpul circulatiei trenului, foaia de parcurs se pastreaza la mecanicul locomotivei.

Art. 68. - (1) Nota de repartizare a franelor de mana se completeaza de catre IDM, inainte de expedierea trenului si se inmaneaza sefului de tren sau mecanicului locomotivei care remorca trenul in cazul in care trenul nu este deservit de sef de tren, pentru a se putea strange franele de mana necesare mentinerii pe loc.

(2) In cazul trenurilor remorcate cu multipla tractiune si fara sef de tren, nota de repartizare a franelor de mana se preda mecanicului locomotivei din capul trenului. Dupa detasarea locomotivei de multipla tractiune, nota de repartizare a franelor de mana se preda mecanicului locomotivei care remorca trenul in continuare.

Art. 69. - (1) La trenurile deservite de sef de tren, originalul aratarii vagoanelor si dupa caz, pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului, se predau acestuia.

(2) La trenurile fara sef de tren, pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului se sigileaza si se preda mecanicului, impreuna cu originalul aratarii vagoanelor, fara semnatura de primire. In cazul trenurilor remorcate cu multipla tractiune si fara sef de tren, pachetul cu documentele si originalul aratarii vagoanelor se predau mecanicului locomotivei din capul trenului.

(3) Mecanicul care remorca un tren de marfa care nu este deservit de sef de tren nu va pleca cu trenul din statie daca nu se afla in posesia aratarii vagoanelor si a pachetului cu documente.

(4) In statiile in care se schimba locomotiva trenului, precum si in statia finala, se interzice mecanicului sa plece cu locomotiva din statie daca nu a predat aratarea vagoanelor si pachetul cu documente catre agentul OTF stabilit in PTE; in situatiile schimbului de locomotiva sau in cazul scoaterii locomotivei de pe tren, in statii fara personal al OTF, aratarea vagoanelor si pachetul cu documente se predau catre personalul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, stabilit in PTE.

## CAPITOLUL VIII

### Deservirea si echiparea trenurilor

Art. 70. - (1) Trenurile trebuie sa fie conduse si deservite de catre cel putin doi agenti, din care unul este mecanicul; al doilea agent al trenului poate fi: mecanic ajutor, sef de tren sau un alt agent autorizat pentru a

executa functia de sef de tren. Prin sef de tren, in intelesul prezentelor instructiuni se intelege si seful de manevra de sectie.

(2) Trenurile care pot fi conduse si deservite de cel putin un agent - mecanicul de locomotiva sau conducatorul vehiculului feroviar - sunt:

- a) automotoarele si ramele electrice sau diesel;
- b) UAM cu sau fara vagoane;
- c) locomotiva izolata.

(3) Echipamentele si/sau dispozitivele de siguranta si vigilenta din dotarea vehiculelor feroviare prevazute la alin. (2) lit. a), b) si c), trebuie sa indeplineasca cerintele obligatorii impuse, sa fie in stare de functionare si in actiune.

(4) Trenurile de marfa pentru care s-au prevazut atasari/detasari de vagoane in statiile din parcurs, pot fi deservite de partida de manevra pe sectie. In cazul in care aceste trenuri nu sunt deservite de partide de manevra pe sectie, operatorul de transport feroviar este obligat sa asigure partida de manevra in statiile respective.

Art. 71. - (1) Trenurile de marfa se indruma de regula, fara agent la urma.

(2) Indrumarea trenurilor de marfa cu agent la urma este obligatorie in cazurile in care:

a) lungimea trenului este mai mare decat lungimea maxima admisa pe sectia de circulatie pe care circula trenul;

b) declivitatea sectiei de circulatie, indiferent de sensul de circulatie este mai mare de 21<sup>0</sup>/<sub>00</sub> si trenul nu are locomotiva impingatoare legata la tren si frana;

c) nu sunt asigurate conditiile de deplasare a celui de al doilea agent al trenului in cazul opririi neprevazute a trenului in linie curenta, de la locomotiva la urma trenului, in timp de cel mult 12 minute; portiunile de linie pe care nu sunt asigurate aceste conditii se stabilesc de administratorul infrastructurii feroviare si se comunica operatorilor de transport feroviar care remorca trenuri pe portiunea de sectie respectiva.

(3) In toate cazurile cand trenurile circula cu agent la urma, vagonul de semnal trebuie sa fie inzestrat obligatoriu cu ghereta de frana, iar agentul va fi dotat cu radio-telefon.

Art. 72. - Daca seful de tren devine inapt pentru serviciu in timpul parcursumului, atributiile sale sunt preluate de:

a) un alt agent stabilit de catre OTF, la indrumarea din statia de domiciliu;

b) mecanicul trenului - in cazul trenurilor deservite numai de mecanic si sef de tren - pana la prima statie din parcurs, in care acesta opreste trenul chiar daca nu are oprire, aducand cazul la cunostinta IDM; acesta avizeaza operatorul de circulatie in vederea instiintarii OTF, pentru remedierea neajunsului.

Art. 73. - (1) Franele de mana necesare asigurarii mentinerii trenului pe loc se stabilesc de catre IDM la indrumarea trenului, prin nota de repartizare a franelor de mana pentru mentinerea pe loc si se repartizeaza de catre:

a) mecanic, pentru mecanicul ajutor si alti agenti ai trenului, daca acestia exista;

b) seful de tren, daca exista, pentru agentii din partida de tren (de manevra).

(2) In cazul in care exista agent la urma trenului, dupa sosirea si gararea trenului, acesta strange frana de mana a vagonului de semnal, coboara si supravegheaza trenul de langa vagonul de semnal. Frana de mana se slabeste numai la semnalul "atentie" sau la semnalul "desfa frana" dat de catre mecanic cu fluierul locomotivei, inainte de pornirea trenului.

Art. 74. - In timpul parcursumului, agentii din partida de manevra a trenului care manevreaza pe sectie au locul stabilit, de regula, in vagonul de serviciu, in cazul in care nu se asigura vagon de serviciu, OTF poate dispune ca partida de manevra sa aiba locul stabilit in cabina locomotivei din care nu se conduce trenul sau in cabina de conducere la locomotivele dotate cu o singura cabina, cu respectarea reglementarilor in vigoare privind accesul pe locomotiva.

Art. 75. - Locomotivele izolate, precum si alte vehicule feroviare motoare se semnalizeaza de catre mecanicul ajutor sau de catre mecanic in cazul deservirii locomotivelor numai de catre mecanic.

## CAPITOLUL IX

### Restrictii de viteza

Art. 76. - (1) Toate restrictiile de viteza prevazute, din linie curenta si de pe liniile de primire-expediere, se aduc la cunostinta mecanicului prin Buletinul de avizare a restrictiilor de viteza - denumit in continuare BAR.

(2) Buletinul de avizare a restrictiilor de viteza se intocmeste pentru fiecare decada a lunii si cuprinde restrictiile de viteza care sunt pe teren in decada respectiva.

(3) Restrictiile de viteza care nu sunt cuprinse in BAR, cele modificate fata de BAR precum si orice nepotrivire intre prevederile din BAR si situatia de pe teren - treapta de viteza superioara sau inferioara celei indicate pe teren, pozitie kilometrica diferita a portiunii de linie cu restrictie si alte asemenea - se aduc la cunostinta personalului de locomotiva prin ordin de circulatie de catre IDM din statia de compunere a trenului sau de catre IDM din ultima statie cu oprire a trenului. Avizarea mecanicilor cu privire la restrictiile de viteza in statiile care au posturi deservite de IDM exteriori, se face prin ordin de circulatie inmanat de catre acestia, din ordinul IDM dispozitor.

(4) Toate locomotivele, automotoarele si celelalte vehicule cu motor trebuie dotate cu BAR de catre OTF/OMF sau operatorii economici care desfasoara operatiuni de transport feroviar care detin si/sau exploateaza respectivele vehicule feroviare, fiind interzisa indrumarea acestora in statie fara BAR.

(5) In cazul in care, in parcurs, locomotiva nu are BAR corespunzator sectiei pe care urmeaza sa circule, la solicitarea mecanicului IDM inmaneaza acestuia un ordin de circulatie prin care ii comunica toate restrictiile de viteza existente pe sectia de circulatie respectiva sau face mentiunea ca nu sunt restrictii de viteza prevazute in BAR. In acest caz operatorul de circulatie este avizat in scris despre restrictiile de viteza care au fost avizate mecanicului.

(6) Este interzisa introducerea altor restrictii de viteza in afara celor cuprinse in BAR valabil in decada respectiva, cu exceptia celor neprevazute si a celor pentru protectia echipelor de lucru,

(7) Restrictiile de viteza de pe liniile statiei, altele decat liniile de primire-expediere, precum si cele de pe liniile ferate industriale pe care manevra este executata cu mijloace si personal apartinand OTF/OMF sau operatori economici, nu se trec in BAR. Aceste restrictii se aduc la cunostinta personalului de locomotiva prin ordin de circulatie, in care se precizeaza locul unde se afla portiunea de linie slabita si viteza de circulatie maxima admisa.

(8) In cazul locomotivelor de manevra din statiile tehnice si de triaj, ordinul de circulatie pentru avizarea restrictiilor de viteza se poate emite cu valabilitate pentru intreaga tura de serviciu a IDM.

Art. 77. - La trenurile de marfa care circula pe sectii de circulatie in care statiile sunt dotate cu semnale de intrare care dau indicatii asupra pozitiei semnalului de iesire, avizarea restrictiilor de viteza necuprinse in BAR sau modificate fata de BAR se face de catre IDM din statia cap de sectie sau din statia de formare a trenului, pentru intreaga distanta, pana la urmatoarea statie cap de sectie, in care trenul are prevazuta oprire sau pana la statia de descompunere in cazul in care aceasta este situata inaintea ultimei statii cap de sectie.

Art. 78. - In cazul in care, in timpul unei ploii torentiale, apa depaseste suprafata de rulare a sinei, mecanicul ia masuri de oprire a trenului pana la sosirea personalului de intretinere a caii care va stabili conditiile de circulatie.

## CAPITOLUL X Ordinul de circulatie

Art. 79. - (1) Ordinul de circulatie este un formular tipizat si inseriat, prin care se aduc in scris, la cunostinta mecanicului si dupa caz, conducatorului manevrei, conditii in legatura cu circulatia trenurilor si/sau executarea manevrei.

(2) In ordinul de circulatie se inscriu urmatoarele conditii:

- a) restrictiile de viteza necuprinse in BAR;
- b) restrictiile de viteza modificate fata de BAR;
- c) pozitia kilometrica a santierelor mobile pentru restrictiile de viteza cuprinse in BAR;
- d) conditii de circulatie, de manevra sau mentiuni rezultate din cazurile prevazute in instructiunile de serviciu;
- e) alte conditii si/sau mentiuni in legatura cu circulatia si manevra.

(3) Ordinul de circulatie se inmaneaza mecanicului in toate cazurile prevazute in reglementarile specifice in vigoare, prevazute in Anexa 10.

(4) In afara de cazurile prevazute in Anexa 10, mecanicul de locomotiva este avizat prin ordin de circulatie si despre situatiile in care siguranta circulatiei impune sa se ia anumite masuri, despre care acesta trebuie sa ia cunostinta.

Art. 80. - (1) In ordinul de circulatie intocmit pentru trenurile de calatori se inscriu toate conditiile de circulatie care trebuie aduse la cunostinta mecanicului, pana la prima statie in care trenul are oprire, conform mersului.

(2) In ordinul de circulatie intocmit pentru trenurile de marfa si pentru cele care circula in conditiile trenurilor de marfa, conditiile de circulatie care trebuie aduse la cunostinta mecanicului se inscriu pentru intreaga distanta de avizare.

Art. 81. - (1) Ordinul de circulatie se intocmeste, de regula, in doua exemplare - unicatul si duplicatul - prin copiere cu hartie copiativa (indigo), completandu-se citet, fara modificari sau corecturi, cu stampila subunitatii emitente si semnatura intocmitorului.

(2) In cazul in care ordinul de circulatie trebuie intocmit in mai multe exemplare se folosesc formularele care se gasesc in continuare in carnet. Copiile intocmite trebuie sa aiba inscrite de catre intocmitor aceeasi serie si numar cu unicatul, iar eventualul duplicat care ramane necompletat, se anuleaza.

(3) In cazul in care, din cauza intarzierii, trenul se indruma dintr-o statie la o data ulterioara celei in care trebuia sa circule, in ordinul de circulatie emis in statia respectiva se inscrie atat data in care trenul trebuia sa plece, cat si data reala de plecare a trenului.

(4) Inmanarea ordinului de circulatie se face dupa semnarea de catre primitor a duplicatului - exemplar care ramane la carnet.

Art. 82. - (1) In cazul in care trenul circula cu multipla tractiune, unicatul ordinului de circulatie se inmaneaza mecanicului locomotivei din capul trenului si cate o copie celorlalti mecanici, cu semnaturi de primire aplicate pe exemplarul care ramane la carnet.

(2) In cazul remorcarii trenului cu multipla tractiune, mecanicul locomotivei din capul trenului trebuie sa fie instiintat prin ordin de circulatie despre: numarul locomotivelor de remorcare, seria si pozitia acestora, distanta pe care circula, precum si daca locomotiva impingatoare este sau nu legata la tren si frana.

(3) In cazul in care trenul circula cu locomotiva impingatoare nelegata la tren, care urmeaza sa se inapoieze in statie, dupa impingerea trenului pana la locul fixat din linie curenta, se inmaneaza mecanicului locomotivei impingatoare o copie a ordinului de circulatie in care se mentioneaza conditiile de circulatie prin impingere a trenului, locul din care urmeaza sa se inapoieze din linie curenta si eventualele conditii de circulatie la inapoiere; mecanicul locomotivei impingatoare nelegata la tren, nu va pleca din statie fara acest ordin de circulatie.

Art. 83. - (1) Ori de cate ori este necesar ca intr-o statie din parcurs sa se aduca in scris, la cunostinta mecanicului alte conditii de circulatie, iar acesta este in posesia unui ordin de circulatie emis anterior din care nu s-au consumat toate conditiile inscrite, trebuie sa se emita un nou ordin de circulatie in care se precizeaza atat noile conditii de circulatie cat si cele ramase valabile. In acest caz, ordinul de circulatie emis anterior se retrage si se ataseaza la duplicatul noului ordin de circulatie emis.

(2) In cazul cand ordinul de circulatie a fost inmanat mecanicului si se impune retinerea trenului in statie, ordinul de circulatie trebuie retras imediat de la mecanic.

(3) In cazul opririi unui tren intr-o statie in care nu este prevazuta oprirea, ordinul de circulatie nu se retrage si ramane valabil, in continuare, in urmatoarele cazuri:

a) atunci cand conditiile de circulatie nu se schimba pana la statia in care trenul urmeaza sa opreasca;

b) atunci cand se emite un alt ordin de circulatie, in care s-au in scris conditii de circulatie si manevra cu caracter local, care isi pierd valabilitatea dupa plecarea trenului din statia respectiva.

Art. 84. - (1) La trenurile de calatori si mixte, ordinul de circulatie se inmaneaza mecanicului de catre IDM care expediaza trenul. La aceste trenuri, ordinul de circulatie se poate inmana si dupa ce semnalul de iesire a fost pus pe liber.

(2) La celelalte trenuri, ordinul de circulatie se inmaneaza din ordinul IDM dispozitor de catre IDM exterior sau de catre alt agent al administratorul/gestionarului infrastructurii feroviare stabilit in PTE.

(3) Pe sectiile cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, ordinul de circulatie se inmaneaza mecanicului din dispozitia operatorului de circulatie, de catre agentul care expediaza 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 atasează la tren locomotiva pentru remorcarea trenului/locomotivele pentru multiplă tracțiune, sau când IDM trebuie să facă înscriri 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 foii 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 împiegatul de mișcare, șeful de tren și revizorul tehnic de vagoane, pentru completarea cu datele privind compunerea, revizia tehnică, franarea 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 înscirerea și prin aplicarea stampilei. Dacă agentul nu are stampila, corectitudinea datelor înscrise în foaia de parcurs se certifică prin înscirerea în clar a numelui și prenumelui agentului care efectuează înscirerea datelor și prin semnătura acestuia.

(5) În stațiile unde se atasează 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 franarea 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 franarea trenului, completarea foii de parcurs se face de mecanicul de locomotivă fără a mai fi necesară aplicarea stampilei.

(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 locomotivă 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 locomotivă a doua în ordinea așezării în capul trenului, denumită în continuare locomotivă pentru multiplă tracțiune.

(3) Când locomotivă pentru multiplă tracțiune nu poate furniza tensiunea de 1500 V, alimentarea conductei generale de înaltă tensiune se face de către locomotivă 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 atasează în capul trenului o locomotivă inactivă conform reglementărilor specifice în vigoare, locomotivă inactivă trebuie să îndeplinească condițiile necesare pentru încălzirea electrică a trenului de către locomotivă pentru multiplă tracțiune, respectiv de către locomotivă 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 instalatiei de alimentare cu tensiunea de 1500 V a conductei generale de inalta tensiune a trenului si cheia cuplei electrice de inalta tensiune de la locomotiva/locomotivele care nu alimenteaza cu energie conducta generala de inalta tensiune a trenului se vor preda mecanicului locomotivei care alimenteaza conducta generala de inalta tensiune a trenului.

Art. 87. - (1) Incalzirea trenurilor de calatori se face conform reglementarilor specifice in vigoare.

(2) Preincalzirea inaintea indrumarii si incalzirea in parcurs a automotoarelor se va face de catre personalul care le deserveste.

Art. 88. - (1) Inainte de indrumarea trenului, schimbatoarele de regim "marfa - persoane" sau "marfa - persoane - rapid" din instalatiile de frana a locomotivelor active din compunerea trenului se vor aseza in pozitia corespunzatoare felului de tren remorcat.

(2) La locomotiva din capul trenului instalatia de control punctual a vitezei se va comuta in pozitia corespunzatoare trenului remorcat, astfel:

a) in pozitia "M" la trenurile de marfa si similare lor;

b) in pozitia "P" pentru trenurile de calatori si marfa care circula cu viteza maxima prevazuta in livret de 100 km/h;

c) in pozitia "R" la trenurile de calatori care circula cu viteza maxima prevazuta in livret mai mare de 100 km/h.

(3) Instalatiile de control punctual al vitezei din dotarea celorlalte locomotive din compunerea trenului se vor scoate din functie, conform prevederilor specifice fiecarei instalatii; in carnetele de bord ale locomotivelor se vor face insemnarile corespunzatoare, prevazute in Anexa 2 si in reglementarile specifice in vigoare.

(4) Daca locomotivele sunt dotate cu instalatii de control continuu al vitezei trenurilor, se vor efectua operatiunile prevazute in reglementarile specifice de exploatare a acestor instalatii.

(5) Daca locomotiva este dotata cu instalatii de inregistrare a parametrilor de functionare a locomotivei, mecanicul va efectua operatiunile de inregistrare a datelor cerute de reglementarile specifice de exploatare ale instalatiilor respective, dupa caz.

Art. 89. - Inainte de indrumarea trenului, mecanicul de locomotiva este obligat sa verifice daca:

a) instalatia de inregistrare a parametrilor de functionare a locomotivei este in stare corespunzatoare de functionare si ceasul instalatiei indica ora reala;

b) lungimea benzii inregistratoare este suficienta - pentru instalatiile dotate cu benzi inregistratoare - starea acesteia, precum si, daca resortul de orologerie al mecanismului de indicare si inregistrare a orei este strans. Verificarile se vor efectua conform reglementarilor specifice fiecarei instalatii in parte;

c) au fost efectuate inscrisurile in foaia de parcurs a locomotivei conform reglementarilor specifice in vigoare, inclusiv daca pe foaia de parcurs exista semnaturile agentilor autorizati care au efectuat revizia tehnica si proba franelor la tren;

d) tonajul trenului in scris in foaia de parcurs nu depaseste tonajul in scris in livret si daca masa franata reala a trenului este cel putin egala cu masa franata necesara de franat, conform livretului de mers;

e) presiunea aerului din instalatia pneumatica si de frana este la valoarea de regim;

f) parametrii de functionare ai locomotivei/automotorului se incadreaza in valorile prescrise, inclusiv valoarea curentului din circuitele alimentate din conducta generala de inalta tensiune a trenului;

g) este in posesia documentelor trenului, in cazul trenurilor de marfa nedeservite de sef tren, conform art. 66 si daca in aratarea trenului sau in nota de frane sunt mentiuni privind vagoane cu saboti din materiale compozite tip K sau L-L;

h) la locomotiva cu abur, daca focul este activat, cazanul alimentat suficient cu apa si adus la presiunea de regim.

Art. 90. - (1) Inainte de indrumarea trenului, personalul de locomotiva consulta si isi insuseste:

a) toate prevederile inscrise in livretul de mers la pagina corespunzatoare trenului pe care urmeaza sa-l remorce sau in conditiile in care urmeaza sa circule. Se vor urmari in mod deosebit statiile in care trenul are oprire, vitezele maxime de circulatie, timpii de mers, precum si celelalte inscrisuri legate de circulatia trenului, consemnate in livretul de mers;

b) prevederile din BAR corespunzatoare sectiei de circulatie pe care urmeaza sa remorce trenul.

(2) In situatiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare, dupa primirea unui ordin de circulatie, personalul de locomotiva este obligat sa-si insuseasca continutul acestuia, in care scop, mecanicul il va citi cu voce tare mecanicului ajutor/fochistului, iar acesta va repeta continutul cu voce tare si va semna unicatul care ramane la mecanic; in cazul conducerii simplificate obligatiile privind ordinul de circulatie revin numai mecanicului de locomotiva.

## CAPITOLUL XII

### Reglementari privind ocuparea liniei curente

Art. 91. - (1) Ocuparea liniei curente de catre un tren se face numai in baza ordinului de plecare.

(2) Pentru trenurile de calatori sau mixte, ordinul de plecare se da astfel:

a) in statii inzestrate cu semnale de iesire la fiecare linie, cu semnale de parcurs sau cu semnale de iesire de grup si indicator de linie aprins, prin:

- indicatia de liber a semnalului de iesire de la linia de unde se expediaza trenul, a semnalului de parcurs, respectiv a semnalului de iesire de grup si indicatorul de linie aprins, indicand cifra corespunzatoare liniei de la care se expediaza trenul;

- semnalul "pornirea trenului" dat de IDM;

b) in statii cu semnal de iesire de grup fara indicator de linie sau cu indicator de linie stins, prin:

- indicatia de liber a semnalului de iesire de grup fara indicator de linie sau cu indicator de linie stins care deserveste linia de unde se expediaza trenul;

- ordinul de circulatie inmanat mecanicului in care se mentioneaza ca trenul se expediaza cu indicatorul de linie al semnalului de grup stins;

- semnalul "pornirea trenului" dat de IDM;

c) in statii inzestrate cu semafoare de iesire de grup, prin:

- indicatia de liber a semaforului de iesire de grup;

- semnalul "pornirea trenului" dat de catre IDM;

d) in statiile fara semnal de iesire de la linia de unde se expediaza trenul, prin semnalul "pornirea trenului" dat de IDM;

e) in statiile de pe sectiile cu sistem de circulatie dispecer sau in anumite statii inzestrate cu instalatii CED si CE, aprobate de administratorul infrastructurii feroviare, prin:

- indicatia de liber a semnalului de iesire,

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

f) in haltele de calatori, punctele de oprire in linie curenta si in punctele de sectionare de pe sectiile cu sistem de circulatie dispecer fara IDM sau alt agent, precum si in cazurile de oprire neprevazuta a trenului in linie curenta, prin semnalul "pornirea trenului", dat de catre seful de tren.

(3) In cazurile de la alin. (2), lit. b, c, si d, daca in statie se afla mai multe trenuri de expediat in aceeasi directie, IDM da semnalul "pornirea trenului" de langa locomotiva trenului care se expediaza.

(4) Semnalul "pornirea trenului" pentru trenurile de calatori sau mixte se da dintr-un loc vizibil, astfel incat sa poata fi perceput in mod direct de catre personalul aflat in cabina de conducere a locomotivei.

(5) In cazul deservirii simplificate a locomotivei, cand cladirea statiei se afla pe partea stanga a sensului de mers, mecanicul se deplaseaza in stanga cabinei de conducere a locomotivei pentru a percepe semnalul "pornirea trenului", dat de catre IDM sau un agent; mecanicul procedeaza in mod similar si in cazul in care semnalul "pornirea trenului" este dat de catre seful de tren, iar peronul se afla pe partea stanga a sensului de mers.

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

a) in statii cu semnal de iesire la fiecare linie - prin indicatia de liber a semnalului de iesire;

b) in statii inzestrate cu semnale de iesire de grup si indicator de linie aprins - prin indicatia de liber a semnalului luminos de iesire de grup si a indicatorului de linie aprins indicand numarul liniei de la care se expediaza trenul;

c) in statii inzestrate semnale de iesire de grup fara indicator de linie sau cu indicator de linie stins, prin:

- indicatia de liber a semnalului de iesire de grup, fara indicator de linie sau cu indicatorul de linie stins;

- semnalul "pornirea trenului" dat de catre IDM, de langa locomotiva trenului care se expediaza;

- ordinul de circulatie inmanat mecanicului in care se mentioneaza ca trenul se expediaza cu indicatorul de linie al semnalului de grup stins;

d) in statii inzestrate cu semafoare de iesire de grup, prin:

- indicatia de liber a semaforului de iesire de grup;

- semnalul "pornirea trenului" dat de catre IDM, de langa locomotiva trenului care se expediaza;

e) in statiile fara semnal de iesire la linia de la care se expediaza trenul, prin semnalul "pornirea trenului" dat de catre IDM, de langa locomotiva trenului care se expediaza.

(2) In cazurile prevazute la alin. (1) literele c) si d) cand semnalul "pornirea trenului" nu poate fi dat de catre IDM de langa locomotiva trenului care se expediaza, ordinul de plecare a trenului se da prin ordin de circulatie cu mentiunea "Liber la de la linia ... statia ....." inmanat mecanicului, din ordinul IDM, de catre un alt agent din subordinea sa.

(3) In cazul in care ordinul de circulatie a fost inmanat mecanicului si se impune retinerea trenului in statie, ordinul de circulatie se retrage imediat de la mecanic, se anuleaza si se ataseaza la copia ramasa la carnet.

Art. 93. - (1) Trecerea trenurilor care circula fara oprire prin punctele de sectionare se face pe baza indicatiei de liber a semnalului de iesire.

(2) Trecerea trenurilor care circula fara oprire prin punctele de sectionare fara semnal de iesire, se face pe baza semnalului "trecerea fara oprire" dat de catre IDM.

Art. 94. - Ordinul de plecare pentru trenurile care pleaca dintr-un punct de sectionare, pe timp cu vizibilitate redusa sau cand indicatia de liber a semnalului de iesire nu se poate observa de catre mecanic, in cazul tuturor sistemelor de circulatie, se da prin:

a) semnalul "pornirea trenului" dat de catre IDM de langa locomotiva, la trenurile de calatori si mixte;

b) ordin de circulatie inmanat mecanicului printr-un agent, la trenurile de marfa.

Art. 95. - In cazul cand necesitatile impun expedierea unui tren de pe o linie neinzestrata cu semnal luminos de iesire, aflata intr-o statie situata pe o sectie inzestrata cu bloc de linie automat, expedierea trenului se face in conditiile prevazute pentru cazul defectarii semnalului luminos de iesire, potrivit reglementarilor specifice in vigoare.

Art. 96. - (1) In toate cazurile in care locomotiva de remorcare a trenului se afla dupa semnalul de iesire, ordinul de plecare se da prin ordin de circulatie inmanat mecanicului, in care se precizeaza indicatia semnalului de iesire si se mentioneaza: "Trenul numarul ... este liber la statia ....."

(2) In statiile situate pe sectii de circulatie inzestrate cu BLA, daca locomotiva de remorcare a trenului se afla dupa semnalul de iesire, in cazul in care acesta nu se poate pune pe "liber", pentru expediere se procedeaza conform reglementarilor specifice in vigoare pentru cazul defectarii semnalului luminos de iesire.

Art. 97. - (1) In cazul in care dupa darea ordinului de plecare, trenul este oprit in incinta statiei inzestrata cu semnal de iesire, continuarea mersului se face astfel:

a) daca locomotiva de remorcare a trenului a oprit inaintea semnalului de iesire in pozitie pe liber, continuarea mersului se face numai dupa inlaturarea cauzelor care au impus oprirea, pe baza indicatiei de liber a semnalului de iesire. Daca semnalul de iesire da indicatie de oprire si nu se poate manipula pe liber, continuarea mersului se face in conditiile prevazute pentru trecerea pe langa semnalul de iesire defect in pozitia pe oprire;

b) daca locomotiva de remorcare a trenului a oprit dupa depasirea semnalului de iesire cu indicatia de "liber", continuarea mersului se face conform prevederilor art. 91, alin. (1) din prezentul capitol, dupa inlaturarea cauzelor care au impus oprirea;

c) daca trenul a fost expedit cu semnalul de iesire pe oprire si locomotiva de remorcare a trenului a oprit inaintea semnalului de iesire sau dupa depasirea lui, continuarea mersului se face dupa inlaturarea cauzelor care au impus oprirea si in baza ordinului de circulatie care a fost inmanat mecanicului, la expediere;

d) daca trenul a fost expedit dintr-o statie de pe o sectie de circulatie inzestrata cu BLA cu semnalul de iesire pe liber si trenul a oprit dupa ce locomotiva de remorcare a trenului a depasit semnalul de iesire pe oprire, din cauza schimbarii indicatiei acestuia in fata trenului, pentru expedierea trenului se procedeaza ca si in cazul defectarii semnalului luminos de iesire din statiile de pe sectii de circulatie inzestrate cu BLA;

e) in cazul in care trenul a fost expedit cu semnalul de iesire pe liber dintr-o statie de pe o sectie fara BLA si locomotiva de remorcare a trenului a oprit dupa depasirea semnalului de iesire pe oprire, din cauza schimbarii indicatiei acestuia in fata trenului, continuarea mersului se face dupa verificarea parcursului de

iesire, si numai in baza ordinului de circulatie, cu mentiunea: "Liber la statia ..... circulati cu viteza de cel mult 20 km/ora in zona macazurilor la iesire".

(2) In cazul in care dupa darea ordinului de plecare, trenul este oprit in incinta unei statii neinzestrate cu semnal de iesire, continuarea mersului se face dupa inlaturarea cauzelor care au impus oprirea, respectand conditiile din ordinul de circulatie ce a fost inmanat la expediere.

(3) In cazurile prevazute la alin. (1) si (2) in care este necesara inmanarea unui ordin de circulatie, aceasta se poate face din ordinul IDM si de catre un alt agent din subordinea acestuia.

Art. 98. - Inapoierea in statie a unui tren expedit pana la un punct din linie curenta, respectiv a locomotivei impingatoare nelegata la tren, se face pe baza conditiilor prevazute in ordinul de circulatie inmanat la expediere.

## CAPITOLUL XIII

### Oprirea si gararea trenurilor in statie

Art. 99. - (1) Trenurile care au oprire in statie se primesc cu semnalul de iesire pe oprire.

(2) La trenurile de calatori si mixte care au opriri de cel mult 3 minute, semnalul de iesire se poate pune pe liber numai dupa ce trenul s-a angajat pe linia de primire.

(3) In statiile necentralizate electrodinamic, situate pe sectii de circulatie cu trafic redus, in care administratorul infrastructurii feroviare publice a aprobat ca serviciul de miscare sa se execute de catre IDM si un singur acar pentru ambele capete ale statiei, primirea trenurilor de calatori si mixte, cu oprire in statie, se poate face si cu semnalul de iesire pe liber.

Art. 100. - (1) Trenul care soseste in statie trebuie sa fie garat. Un tren se considera garat atunci cand s-a oprit efectiv intre marcile de siguranta de la extremitatile liniei de primire sau intre marca de siguranta de la urma trenului si semnalul de iesire al liniei respective si numai daca este semnalizat conform reglementarilor in vigoare.

(2) Stationarea trenului peste marcile de siguranta este interzisa. Cand partea din urma a trenului ramane dincolo de marca de siguranta, agentul de la urma trenului sau acarul postului de macazuri este obligat sa dea semnale mecanicului pentru tragerea trenului pana la semnalul de iesire al liniei respective sau in cazul in care nu exista semnal de iesire, pana la marca de siguranta de la iesire.

(3) In statiile inzestrate cu instalatii CED sau CE situate pe sectii de circulatie cu BLA, in care nu exista agentii mentionati la alin. (2), comunicarile privind gararea trenului se fac intre IDM si mecanic direct sau prin radiotelefon.

Art. 101. - (1) In cazul in care datorita lungimii, trenul nu se poate gara intre marcile de siguranta, respectiv intre semnalul de iesire si marca de siguranta de la urma trenului, acarul, respectiv agentul de la urma trenului, trebuie sa comunice ocuparea marcii de siguranta catre IDM, care dispune dupa caz:

- a) stationarea partii din urma a trenului peste marca de siguranta;
- b) depasirea semnalului de iesire, pana la marca de siguranta;
- c) tragerea trenului si stationarea peste marca de siguranta de la iesire;
- d) fractionarea trenului si gararea acestuia pe doua sau mai multe linii.

(2) In cazul in care IDM dispune stationarea partii din urma a trenului peste marca de siguranta, acesta da dispozitie scrisa posturilor de macazuri interesate, mentionand ora pana la care marca de siguranta ramane ocupata. Mecanicul este instiintat prin ordin de circulatie in care se inscrie ora pana la care marca de siguranta de la urma trenului ramane ocupata.

(3) In cazul in care IDM dispune depasirea semnalului de iesire pana la marca de siguranta, respectiv tragerea trenului si stationarea peste marca de siguranta de la iesire, acesta da dispozitie scrisa in acest sens posturilor de macazuri interesate si mecanicului, prin ordin de circulatie, in care se precizeaza ora pana la care se poate depasi semnalul de iesire pana la marca de siguranta, respectiv ora pana la care se poate ocupa marca de siguranta de la iesire.

(4) In cazul in care IDM dispune fractionarea trenului si gararea acestuia pe doua sau mai multe linii, acesta intocmeste program de manevra pe care il aduce la cunostinta posturilor de macazuri interesate prin dispozitie scrisa si mecanicului prin ordin de circulatie.

(5) In cazul atasarii unei grupe de vagoane sau a unei locomotive la tren, daca locomotiva ramane dincolo de marca de siguranta, IDM aduce la cunostinta mecanicului prin ordin de circulatie, ora pana la care locomotiva stationeaza dincolo de marca de siguranta; in cazul in care nu este in posesia ordinului de circulatie, mecanicul da semnale de alarma cu fluierul sau sirena locomotivei pana la primirea ordinului de circulatie.

(6) Darea inapoi a trenului, cu atacarea marcii de siguranta de la urma, este permisa numai dupa manipularea macazurilor in pozitie corespunzatoare, daca este cazul si numai cu incuviintarea scrisa a IDM dispozitor, data mecanicului prin ordin de circulatie.

Art. 102. - In cazul in care exista agent la urma trenului, dupa sosirea si gararea trenului, acesta strange frana de mana a vagonului de semnal, coboara si supravegheaza trenul de langa vagonul de semnal. Frana de mana se slabeste numai la semnalul "atentie" sau la semnalul "desfa frana" dat de catre mecanic cu fluierul locomotivei, inainte de pornirea trenului.

Art. 103. - In statiile inzestrate cu instalatii CED sau CE, in cazul in care indicatia de liber a semnalului de intrare s-a anulat in fata trenului si locomotiva a depasit semnalul pe oprire, primirea trenului in statie se face in baza ordinului de circulatie inmanat mecanicului.

## CAPITOLUL XIV

### Supravegherea prin defilare a trenurilor in circulatie

Art. 104. - (1) In cazul in care trenul este oprit, datorita constatarii la tren a unor defecte care pericliteaza siguranta circulatiei si securitatea transporturilor, constatarea cauzelor care au produs defectele respective, precum si stabilirea altor conditii de circulatie pentru vehiculele din tren se fac de catre:

- a) revizorii tehnici de vagoane, acolo unde exista;
- b) un agent al trenului, in linie curenta si in statiile unde nu exista revizori tehnici de vagoane.

(2) Noile conditii de circulatie sunt comunicate in scris catre IDM din statia in care a fost oprit trenul, sau prin instalatii TC de catre mecanicul trenului oprit in linie curenta catre IDM din statia cea mai apropiata cu care acesta poate lua legatura.

## CAPITOLUL XV

### Eliberarea liniei curente sau a liniei directe dintr-o statie CFR

Art. 105. - Atunci cand mijlocul de tractiune ce asigura remorcarea unui tren in circulatie sau a unui convoi de manevra nu mai poate asigura remorcarea trenului/convoifului de manevra dintr-un punct din linie curenta sau de pe linia directa a unei statii, producandu-se intreruperea traficului feroviar, administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare si operatorii de transport feroviar au obligatia de a elibera cu prioritate linia curenta, respectiv linia directa din statia unde se afla trenul respectiv.

Art. 106. - Pentru reluarea circulatiei pe linia curenta sau pe linia directa din statia unde se afla trenul respectiv mecanicul de locomotiva solicita IDM din statia cea mai apropiata locomotiva de ajutor, conform prevederilor din reglementarile specifice in vigoare;

Art. 107. - (1) In cazul cand locomotiva de ajutor acordata nu poate asigura conditiile de circulatie, de remorcare si de franare conform livretului cu mersul trenurilor si/sau reglementarilor specifice in vigoare, operatorul de circulatie va dispune asupra circulatiei trenului cu respectarea noilor conditii de circulatie, remorcare si franare ce pot fi asigurate trenului pentru circulatia in conditii de siguranta. Noile conditii de circulatie se transmit catre IDM din prima statie prin dispozitie scrisa, in vederea opririi trenului si aducerii acestora la cunostinta mecanicului prin ordin de circulatie.

(2) Expedierea locomotivei de ajutor in linie curenta inchisa se face in baza ordinului de circulatie inmanat mecanicului de catre IDM, in care se mentioneaza conditiile de circulatie, ca si in cazul circulatiei mijloacelor de interventie pe linie curenta inchisa, valabile atat la ducere cat si la inapoiere. Locomotiva de ajutor trebuie sa fie dotata cu radiotelefon in buna stare de functionare.

Art. 108. - (1) Dupa cuplarea la tren, conform reglementarilor specifice in vigoare, mecanicul locomotivei de ajutor va lua la cunostinta:

- a) numarul trenului pe care urmeaza sa il remorce;

- b) codul locomotivei defecte;
- c) codul unitatii de tractiune de domiciliu al locomotivei defecte si operatorul de transport feroviar care exploateaza locomotiva respectiva;
- d) datele privind remorcarea si franarea trenului - tonajul si lungimea trenului, masele franate cu frana automata si de mana, dupa livret si reale, modul de repartizare a franelor de mana active din tren;
- e) eventualele mentiuni asupra trenurilor, efectuate in foaia de parcurs a locomotivei defecte, care afecteaza circulatia trenului pe portiunea de linie unde urmeaza sa circule cu locomotiva de ajutor;
- f) inscrierile din ordinul de circulatie primit de mecanicul locomotivei defecte privind circulatia trenului pe portiunea de linie unde urmeaza sa circule cu locomotiva de ajutor, dupa caz.

(2) Datele prevazute la alin. (1) se vor lua la cunostinta, dupa caz, din aratarea vagoanelor trenului, din foaia de parcurs a locomotivei defecte respectiv din ordinul de circulatie inmanat mecanicului locomotivei defecte, si se vor inscrie de catre mecanicul locomotivei de ajutor in foaia de parcurs a locomotivei de ajutor, la rubricile respective.

(3) Daca locomotiva de ajutor nu are BAR pentru sectia pe care urmeaza sa remorce trenul respectiv, mecanicul locomotivei de ajutor va solicita mecanicului locomotivei defecte BAR cu care aceasta locomotiva este dotata, urmand a fi inapoiat in statia unde se detaseaza locomotiva de ajutor.

Art. 109. - (1) Mecanicul locomotivei defecte trece in cabina de conducere a locomotivei de ajutor, ia la cunostinta conditiile inscrise in ordinul de circulatie inmanat la expedierea locomotivei de ajutor, dupa care conduce trenul in conditiile stabilite.

(2) Daca mecanicul locomotivei defecte nu este autorizat sa conduca tipul de locomotiva acordata ca locomotiva de ajutor, mecanicul locomotivei de ajutor conduce trenul ca mecanic asistent, sub supravegherea mecanicului locomotivei defecte.

(3) In situatiile prevazute la alin. (1) si (2), mecanicul locomotivei defecte va pregati locomotiva defecta pentru a circula in stare inactiva, iar in cabina de conducere a locomotivei defecte va ramane mecanicul locomotivei de ajutor, mecanicul ajutor daca exista sau seful de tren, dupa caz.

(4) Mecanicii celor doua locomotive vor face inscrierile corespunzatoare in foile de parcurs ale locomotivelor respective.

#### Partea a IV-a

#### Efectuarea serviciului privind circulatia trenurilor

### CAPITOLUL I

#### Iesirea/intrarea locomotivelor din/in unitatile de tractiune

Art. 110. - (1) Pentru iesirea locomotivei dintr-o unitate de tractiune, dupa primirea foii de parcurs de la seful de tura care indruma locomotiva si dupa efectuarea tuturor operatiunilor de pregatire pentru punerea in serviciu a locomotivei, in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare, personalul de locomotiva isi ocupa locurile normale de lucru iar mecanicul conduce locomotiva pana la postul de control conform reglementarilor stabilite prin planul tehnic de exploatare al unitatii de tractiune respective.

(2) Cand este necesara intrarea locomotivei intr-o unitate de tractiune, dupa dezlegarea de la tren mecanicul conduce locomotiva la postul de control in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare si planul tehnic de exploatare al statiei.

(3) Dupa sosirea locomotivei la postul de control pentru intrare/iesire din unitatea de tractiune, mecanicul inmaneaza foaia de parcurs agentului care deserveste postul respectiv, direct sau prin mecanicul ajutor.

(4) Daca locomotiva circula cuplata cu un vagon WIT mecanicul va inmana agentului de la postul de control si foaia de parcurs a acestui vagon.

(5) Agentul de la postul de control va inregistra in foaia/foile de parcurs, la rubrica "iesit locomotiva la post control" respectiv "intrat locomotiva la post control" ziua, luna, ora si minutul iesirii/intrarii locomotivei respectiv vagonului WIT la postul de control dupa care va semna si va aplica stampila postului.

(6) Mecanicul verifica daca datele inscrise de agent corespund realitatii si daca sunt completate in rubricile corespunzatoare ale foii de parcurs.

Art. 111. - (1) Locomotivele pot circula in ambele sensuri intre statie si unitatea de tractiune astfel:

a) cate o singura locomotiva/automotor, - locomotiva izolata;  
b) in convoi format din una sau mai multe locomotive la care pot fi legate unul sau mai multe vagoane, inclusiv vagoane WIT.

(2) Conditiiile de circulatie a locomotivelor izolate sau in convoi si a automotoarelor cu sau fara remorci intre unitatea de tractiune si statia care deserveste respectiva unitate de tractiune se reglementeaza prin planul tehnic de exploatare a statiei respective.

(3) Vehiculele feroviare care circula in convoi intre unitatea de tractiune si statie si invers vor fi legate intre ele si la frana automata, iar conducerea si franarea convoiului se va face de la postul de conducere al locomotivei din capul convoiului.

Art. 112. - (1) Circulatia si manevra locomotivelor izolate sau in convoi si a automotoarelor, cu sau fara remorci, pe liniile statiei se face pe baza semnalelor optice si acustice, date de personalul posturilor de macazuri si a indicatiilor semnalelor fixe de manevra, daca exista, completate, dupa caz, cu comunicariile facute de catre IDM prin radiotelefon.

(2) In statiile inzestrate cu instalatii CED si CE, manevra vehiculelor feroviare de la alin. (1) pe liniile statiei se face pe baza indicatiilor permissive ale semnalelor luminoase de manevra, completate dupa caz, cu comunicariile facute de catre IDM prin radiotelefon.

(3) Extrase din PTE al statiilor unde se efectueaza schimbul locomotivelor de remorcare, precum si a statiilor unde se efectueaza manevrarea vehiculelor feroviare, cuprinzand reglementari de amanunt privind circulatia locomotivelor intre unitatea de tractiune si statie precum si reglementari specifice modului de lucru la manevra in statiile respective se transmit la OTF/OMF interesati la cererea scrisa a acestora adresata administratorului/gestionarului de infrastructura, pentru instruirea personalului de locomotiva.

Art. 113. - (1) Pe parcursul de la postul de control la tren, personalul de locomotiva si orice alt personal care se afla in cabina de conducere trebuie sa-si ocupe locurile normale si sa urmareasca indicatiile semnalelor fixe si semnalele date de personalul statiei cu instrumente portative.

(2) Mecanicul si mecanicul ajutor isi vor comunica reciproc indicatia semnalelor fixe, semnalele date de personalul statiei si de alti agenti ai caii ferate, eventualele comunicari primite de la IDM prin instalatia de radiotelefon.

(3) Nu se vor depasi marcile de siguranta pana cand personalul de locomotiva nu se va convinge ca indicatiile semnalelor fixe si semnalele date cu instrumente portative sunt date pentru locomotiva/automotorul pe care le conduc si/sau le deservesc.

(4) Daca personalul de locomotiva constata indicatii eronate sau dubioase ale semnalelor fixe sau date de agentii statiei cu instrumente portative, va lua masuri de oprire imediata a locomotivei/automotorului si va solicita IDM remedierea situatiei.

(5) Cand locomotiva circula cu vagon WIT, masinistul WIT este obligat sa actioneze semnalul de alarma in caz de pericol.

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

(2) Conducerea locomotivelor dotate din constructie cu o singura cabina de conducere se va face de la postul de conducere din partea dreapta a sensului de mers.

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

## CAPITOLUL II

### Cuplarea, legarea si dezlegarea locomotivelor la si de la trenuri

Art. 115. - (1) Cuplarea locomotivei la trenurile de calatori, 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 marfa, mecanicul se va apropia cu deosebita atentie de garnitura trenului si va cupla locomotiva astfel incat sa nu produca tamponarea primului vehicul feroviar remorcat din tren.

(3) In toate cazurile, mecanicul va opri locomotiva la o distanta de cel putin 2 metri inaintea primului vehicul feroviar remorcat din compunerea trenului, dupa care face cuplarea.



(4) Cand garnitura trenului este acoperita inspre locomotiva cu disc rosu, mecanicul va opri in fata discului si va cupla la tren numai dupa ridicarea acestuia de catre agentul autorizat.

(5) Inainte de atasarea locomotivei la trenurile de marfa si trenuri de calatori grele, mecanicul va nisipa linia pentru a preveni patinarea rotilor locomotivei la demarare, evitand insa nisiparea macazurilor.

Art. 116. - (1) Legarea si dezlegarea locomotivei sau a automotoarelor la si de la tren si frana se face cu respectarea reglementarilor specifice in vigoare, de catre personalul operatorului de transport feroviar.

(2) Dupa legarea la tren a locomotivei si asigurarea acesteia contra pornirii din loc, mecanicul verifica daca legarea locomotivei de primul vehicul remorcat din tren s-a executat in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare, astfel incat:

a) cupla activa este cupla locomotivei;

b) legarea locomotivei la tren este facuta corespunzator;

c) diferenta intre centrele tamponelor locomotivei si ale primului vehicul remorcat din tren se incadreaza in valorile stabilite;

d) tubul de aer pentru conducta generala si, dupa caz, tubul de aer pentru conducta de 10 bar sunt cuplate etans si robinetele frontale de aer sunt deschise;

e) la trenurile de calatori incalzite cu abur, tubul de abur este cuplat etans si fisa de incalzire electrica este asigurata;

f) la trenurile de calatori compuse din vagoane cu incalzire electrica si/sau surse statice, conducta generala de inalta tensiune a trenului a fost legata la locomotiva conform prevederilor din reglementarile specifice in vigoare.

Art. 117. - (1) Legarea si dezlegarea locomotivelor intre ele se face de catre mecanicul ajutor, astfel:

a) legarea se face de catre mecanicul ajutor al locomotivei care stationeaza;

b) dezlegarea se face de catre mecanicul ajutor de la locomotiva care se detaseaza;

c) legarea si dezlegarea locomotivelor intre ele in cazul in care o locomotiva este condusa in sistem simplificat si cealalta este condusa in echipa completa se va face de catre mecanicul ajutor al locomotivei cu echipa completa.

(2) Legarea si dezlegarea locomotivelor intre ele, cand sunt deservite numai de mecanic, se face de catre un agent al OTF/OMF.

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

(2) Inainte de dezlegarea locomotivei de la tren, mecanicul va da semnalul "Strange frana" cu fluierul locomotivei.

(3) In cazul dezlegarii locomotivei impingatoare legate la tren si frana, agentul operatorului de transport feroviar care efectueaza aceasta operatie are obligatia sa puna cupla vagonului de semnal in carligul de tractiune, semiacuplarile in suporti si sa semnalizeze trenul conform reglementarilor specifice in vigoare.

### CAPITOLUL III

#### Obligatiile personalului de locomotiva in vederea ocuparii liniei curente

Art. 119. - (1) Inainte de plecarea trenului dintr-o statie, personalul de locomotiva este obligat sa consulte livretul de mers, BAR-ut si ordinul de circulatie asupra conditiilor de circulatie a trenului respectiv, comunicandu-le reciproc.

(2) Inainte de plecarea din statie, personalul de locomotiva trebuie sa isi ocupe locurile normale de lucru, urmarind indicatiile semnalelor fixe si semnalele date de personalul statiei sau al trenului.

(3) Personalul de locomotiva verifica si isi comunica reciproc daca indicatia semnalului de iesire este pe liber pentru trenul pe care il remorca.

(4) Mecanicul pune trenul in miscare la ora prevazuta in livretul de mers sau in ordinul de circulatie numai dupa primirea ordinului de plecare a trenului, conform prevederilor din reglementarile specifice in vigoare.

(5) In situatiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare mecanicul pune trenul in miscare numai dupa primirea ordinului de circulatie, in baza indicatiei de liber a semnalului de iesire, daca acesta exista.

(6) Mecanicul noteaza in foaia de parcurs a locomotivei ora plecarii trenului din statie, ora plecarii corespunde cu ora punerii trenului in miscare de catre mecanic.

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

Art. 120. - (1) Semnalul "pornirea trenului" se da de la un loc vizibil, astfel ca el sa poata fi perceput in mod direct de catre personalul de locomotiva care conduce trenul si va fi confirmat printr-un semnal de atentie dat de mecanic cu fluierul sau sirena locomotivei.

(2) In cazul deservirii locomotivei in echipa completa (mecanic si mecanic ajutor) cand semnalul "pornirea trenului" se da pe partea mecanicului ajutor, acesta il va comunica mecanicului si ramane direct raspunzator de perceperea acestui semnal.

(3) In cazul conducerii simplificate, cand cladirea statiei se afla pe partea stanga a sensului de mers, mecanicul se deplaseaza in stanga cabinei locomotivei pentru a percepe in mod direct semnalul "pornirea trenului", dat de catre IDM sau un agent; mecanicul procedeaza in mod similar si in cazul in care semnalul "pornirea trenului" este dat de catre seful de tren, iar peronul se afla pe partea stanga a sensului de mers.

Art. 121. - (1) Personalul de locomotiva tine in permanenta sub observatie indicatia semnalului de iesire al statiei si urmareste eventualele semnale de oprire date de personalul statiei sau personalul de tren. La schimbarea indicatiei semnalului de iesire sau in cazul cand personalul de statie sau de tren da semnale de oprire, mecanicul trenului va lua imediat masurile ce se impun pentru oprirea trenului in conditii de siguranta.

(2) In cazul conducerii simplificate, obligatiile de la alin. (1), revin in exclusivitate mecanicului de locomotiva.

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

(2) Daca la plecare mecanicul nu reuseste sa porneasca trenul din loc dintr-o data, dupa ce s-a convins ca presiunea in conducta generala nu a scazut sub 5 bar, preseaza tampona din prima parte a trenului si numai dupa aceea incearca din nou pornirea trenului.

(3) Darea inapoi a trenului in vederea demararii este admisa numai cu conditia ca sa nu se depaseasca marca de siguranta de la urma trenului.

(4) Darea inapoi cu atacarea marcii de siguranta de la urma trenului este admisa numai cu incuviintarea scrisa a IDM data mecanicului prin ordin de circulatie, in care se va mentiona distanta pe care poate fi dat inapoi trenul.

Art. 123. - (1) Cand trenul este remorcat cu multipla tractiune, inainte de pornire mecanicii dau semnalele prevazute in reglementarile specifice in vigoare,

(2) Mecanicul ultimei locomotive active din tren, dupa ce raspunde la semnalul locomotivei din capul trenului, va incepe demararea trenului.

(3) Mecanicii celorlalte locomotive active din tren, vor trece controlerul sau graduatorul in pozitia de mers in ordinea asezarii locomotivelor in tren, incepand cu ultima locomotiva activa din compunerea trenului.

(4) Mecanicul din capul trenului nu va trece controlerul sau graduatorul in pozitia de mers decat dupa ce trenul a fost pus in miscare de catre locomotivele impingatoare, intercalate sau multipla tractiune.

(5) Cand remorcarea trenului se face cu locomotive electrice sau diesel conduse de la un singur post de comanda, forta de remorcare se aplica simultan de catre locomotivele respective.

Art. 124. - (1) In cazul cand pornirea trenului se face din statii sau linie curenta, din puncte a caror rezistenta caracteristica nu permite ultimei locomotive active din tren sa puna trenul in miscare, se procedeaza astfel:

a) mecanicul locomotivei din capul trenului da semnalul de atentie cu fluierul sau sirena locomotivei, in vederea demararii trenului, dupa care se dau semnalele regulamentare de catre toate celelalte locomotive;

b) mecanicul ultimei locomotive active din tren este obligat ca odata cu darea semnalului de atentie sa duca controlerul, respectiv graduatorul pe pozitia de pornire;

c) dupa ce s-a auzit semnalul ultimei locomotive, toti ceilalti mecanici duc controlerul, respectiv graduatorul pe pozitia de pornire, fara a mai astepta punerea trenului in miscare de catre ultima locomotiva,

(2) Modul de comunicare intre mecanicii locomotivelor echipate cu instalatii de radiotelefon se stabileste prin reglementari speciale.

## CAPITOLUL IV

### Obligatiile personalului de locomotiva in parcurs

Art. 125. - (1) Personalul de locomotiva trebuie sa cunoasca mersul trenului pe care il remorca si sa asigure circulatia acestuia fara intarziere si in conditii de siguranta, cu respectarea stricta a vitezelor de circulatie, a timpilor de mers, a opririlor si a duratei acestora, prevazute in livretul de mers sau in mersul intocmit la indrumarea trenului.

(2) In cazul remorcarii trenurilor cu multipla tractiune, personalul de la toate locomotivele active din tren raspunde solidar de respectarea timpilor de mers si a vitezei de circulatie, iar de respectarea indicatiilor semnalelor si a indicatoarelor din cale raspunde personalul locomotivei din capul trenului.

(3) In timpul parcursului, personalul de locomotiva va respecta dispozitiile inscrite in ordinul de circulatie si BAR. Aceste dispozitii nu scutesc personalul de locomotiva de observarea atenta si respectarea indicatiilor semnalelor si indicatoarelor din parcurs.

(4) La observarea unei indicatii care ordona reducerea vitezei intr-un anumit punct sau pe o anumita portiune de linie, mecanicul va regla viteza trenului in asa fel incat viteza trenului in punctul sau pe portiunea de linie respectiva sa fie cu 2-3 km/h mai mica decat cea ordonata.

(5) Pe timp cu vizibilitate redusa personalul de locomotiva, trebuie sa conduca trenul cu o viteza care sa-i permita oprirea sigura inaintea unui semnal care ordona oprirea sau reducerea vitezei la restrictii. Pe sectiile echipate cu bloc de linie automat se vor respecta vitezele indicate de semnale, cele prevazute in BAR si/sau in ordinul de circulatie.

Art. 126. - (1) In situatia in care conditiile mediului ambiant sau starea liniei conduc la diminuarea coeficientului de frecare intre rotile osiilor motoare si sina, in scopul prevenirii patinarii rotilor, mecanicul este obligat sa foloseasca nisipul.

(2) Farul central se va folosi obligatoriu pe timp de noapte in urmatoarele cazuri:

- a) la restrictii de viteza;
- b) la continuarea mersului dupa depasirea semnalelor defecte;
- c) la semnalele de avarie la care este aprinsa lumina rosie.

(3) Personalul de locomotiva trebuie sa stinga farul central la incrucisari de trenuri pe cale dubla si in stationare.

(4) In timpul parcursului, cand trenul circula in curbe cu firul interior pe stanga, mecanicul ajutor/fochistul isi va ocupa locul normal de lucru. Verificarile aparatelor si instalatiilor din sala masinilor si alimentarea focului se vor face cand mecanicul are vizibilitate buna.

Art. 127. - (1) In remorcarea trenului, in timpul parcursului personalul de locomotiva trebuie sa urmareasca cu atentie:

- a) indicatia semnalelor fixe si mobile si a indicatoarelor amplasate in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare;
- b) semnalele date cu instrumente portative de catre personalul de tren sau de catre agentii care au sarcini de supraveghere prin defilare a trenului, conform reglementarilor specifice in vigoare;
- c) semnalele de oprire date in situatiile care impun acest lucru;
- d) starea liniei, a trecerilor la nivel si a retelei de contact, dupa caz, in vederea observarii situatiilor care pot pune in pericol siguranta circulatiei;
- e) modul cum ruleaza vehiculele din compunerea trenului cat si eventualele defectiuni ale acestora, care pot fi observate folosind in acest scop oglinzile retrovizoare montate la locomotiva/automotor;
- f) modul de functionare a locomotivei/automotorului, prin urmarirea indicatiilor aparatelor de masura, indicatoarelor, display-urilor din dotare, in conformitate cu reglementarile de exploatare specifice fiecarui tip in parte;
- g) modul de functionare a instalatiilor de control al vitezei din cale si de pe locomotiva.

(2) Personalul de locomotiva trebuie sa ia masurile impuse de observatiile efectuate in timpul parcursului, in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare.

(3) In cazul constatarii unor defectiuni la instalatiile amplasate in cale pentru controlul vitezei trenului, mecanicul de locomotiva va informa prin radiotelefon pe IDM din prima statie si va aviza in scris pe IDM din prima statie cu oprire despre defectiunea constatata.

Art. 128. - Daca observa nereguli la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor cu care se incruciseaza sau pe langa care trece, mecanicul va aduce la cunostinta mecanicului trenului respectiv, prin radiotelefon, cele constatate. Daca nu poate lua legatura cu mecanicul trenului respectiv, va transmite cele constatate, prin radiotelefon, IDM din prima statie.

Art. 129. - (1) Personalul de locomotiva trebuie sa isi comunice reciproc, cu glas tare, observatiile efectuate in parcurs conform art. 127 si art. 128 din prezentele instructiuni.

(2) Mecanicul sau mecanicul ajutor care observa primul indicatia unui semnal sau indicator din parcurs comunica interpretarea corecta a indicatiei utilizand denumirile din reglementarile specifice in vigoare, exprimate astfel incat sa fie inteles fara dubiu. Repetarea indicatiilor semnalelor si indicatoarelor de catre cel de al doilea agent se face numai dupa ce s-a convins personal de indicatia semnalului sau indicatorului respectiv.

(3) In situatia in care i se comunica faptul ca un semnal, ordona oprirea precum si aparitia unei situatii in care este pusa in pericol siguranta circulatiei sau securitatea transportului, mecanicul este obligat sa ia imediat masuri de oprire a trenului, conform reglementarilor specifice in vigoare, chiar daca nu a observat personal indicatia semnalului sau situatia comunicata.

(4) Trenul trebuie sa fie oprit inaintea obstacolului, respectiv inaintea semnalului care ordona oprirea, daca distanta de la locul unde a fost posibila observarea acestuia asigura drumul de franare real corespunzator situatiei respective. Daca drumul de franare real corespunzator situatiei respective este mai mare decat distanta de la punctul de unde a putut fi observat pana la obstacol, respectiv semnal, viteza trebuie redusa astfel incat sa corespunda tuturor masurilor ce se impun.

(5) In toate cazurile, dupa oprirea neprevazuta a trenului, personalul de locomotiva stabileste cauzele opririi si va lua masurile ce se impun, in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare.

Art. 130. - (1) Cand personalul cu sarcini de supraveghere prin defilare a trenurilor avizeaza prin statia radiotelefon despre mersul franat al unor vagoane sau cand se observa fum sau scantei de-a lungul trenului, fara a fi actionata frana automata, mecanicul care remorca trenul va lua masuri pentru slabirea franelor, actionand parghia egalizatorului de presiune la robinetul mecanicului KD2 si urmarind efectul asupra vagoanelor respective.

(2) In cazul remorcarii trenului cu locomotive echipate cu alte tipuri de robinet al mecanicului, modul de procedare pentru situatia prevazuta la alin. (1) se stabileste prin reglementari specifice.

(3) Daca in situatia de la alin. (1) nu se obtine slabirea franelor, mecanicul opreste trenul, ia masuri pentru mentinerea pe loc cu franele de mana, stabileste cauza care a generat neregulile si ia masuri corespunzatoare.

(4) Daca se constata defectiuni la frana automata a unor vagoane, care impun izolarea lor si in urma recalcularii procentului de masa franata se constata ca este asigurat procentul de masa franata prevazut din livret, se continua mersul in conditii normale.

(5) Daca in urma recalcularii procentului de masa franata in situatia de la alin. (5), se constata ca nu se mai asigura procentul de masa franata prevazut in livret, mecanicul va calcula viteza maxima cu care poate remorca trenul in continuare, in functie de tipul franei trenului si panta caracteristica a sectiei de remorcare, folosind in acest scop anexele cuprinse in Regulamentul de remorcare si franare si va remorca trenul fara a depasi viteza respectiva.

(6) Mecanicul va aviza prin radiotelefon pe IDM de la prima statie despre cauza opririi trenului, iar daca nu este posibila avizarea acestuia, se va aviza IDM de la prima statie cu oprire.

(7) In cazul in care la prima statie cu oprire exista revizori tehnici de vagoane, se va efectua verificarea vagoanelor respective in prezenta celui de al doilea agent al trenului si se va efectua proba partiala a vagoanelor a caror frana a fost izolata in parcurs.

(8) In cazul deschiderii necomandate a semnalului de alarma la vagoanele din tren, in timpul mersului, mecanicul va solicita verificarea semnalului de alarma si remedierea defectelor acestuia, daca timpul de stationare permite, la prima statie cu revizori tehnici de vagoane; in caz contrar verificarea se face la statia finala.

Art. 131. - (1) In timpul parcursului trenului, foaia de parcurs se pastreaza la mecanicul locomotivei. Foaia de parcurs de la vagonul WIT se pastreaza la mecanicul locomotivei care are atasat vagonul WIT respectiv.

(2) Mecanicul de locomotiva trebuie sa inscrie in foaia de parcurs datele prevazute in Anexa 1.

Art. 132. - In conducerea trenului, mecanicului ii este interzis:

- a) sa-si abata atentia de la conducerea locomotivei/automotorului si de la observarea semnalelor si a liniei;
- b) sa depaseasca vitezele stabilite pentru locomotiva, trenul si sectia respectiva, precum si cele avizate in scris prin ordin de circulatie sau indicate prin semnale si indicatoare;
- c) sa opreasca compresorul sau pompa de aer cat timp locomotiva este atasata la tren;
- d) sa paraseasca cabina de conducere a locomotivei sau a automotorului, pentru interventii tehnice la locomotiva. Orice interventie tehnica se va face numai dupa oprirea si asigurarea trenului;
- e) sa foloseasca nisipul in timpul patinarii rotilor locomotivei. Nisipul se foloseste numai pentru prevenirea patinarii rotilor motoare, in situatiile in care starea vremii conduce la micșorarea coeficientului de frecare intre roti si sine.

Art. 133. - (1) Mecanicului locomotivei impingatoare nelegata la tren ii este interzis sa detaseze locomotiva de la tren sau sa inceteze impingerea inainte de a ajunge la locul semnalizat prin indicatorul respectiv.

(2) In cazul cand, dintr-o cauza neprevazuta, locomotiva impingatoare nelegata la tren si frana se detaseaza de la tren inainte de a ajunge la locul semnalizat pentru incetarea impingerii, mecanicul locomotivei impingatoare nu va ajunge trenul din mers cu locomotiva, fiind obligat sa dea semnale de strangere a franei cu fluierul locomotivei, sa ia legatura prin radiotelefon cu mecanicul locomotivei de remorcate a trenului si numai dupa oprirea trenului va atasa locomotiva din nou la tren.

Art. 134. - (1) Mecanicul ajutor este obligat ca la ordinul dat de mecanic sa manipuleze frana/franele de mana ale locomotivei, precum si frana de mana a vehiculelor feroviare repartizate pentru mentinerea trenului pe loc,

(2) Slabirea franei/franelor de mana ale locomotivei si a franelor de mana ale vehiculelor feroviare repartizate pentru mentinerea trenului pe loc se face inainte de punerea in miscare a - locomotivei/a trenului de catre mecanicul ajutor, respectiv de catre agentul/agentii care au efectuat strangerea acestora, din ordinul mecanicului de locomotiva, conform reglementarilor specifice in vigoare.

(3) In cazul conducerii simplificate, mecanicul de locomotiva va slabi personal frana/franele de mana ale locomotivei, inainte de punerea in miscare a locomotivei, respectiv a trenului,

(4) Personalul care strange/slabeste franele de mana raspunde de efectuarea corecta a acestor operatiuni.

## CAPITOLUL V

### Obligatiile personalului de locomotiva la intrarea/oprirea/trecerea prin statie

Art. 135. - (1) In toate statiile in care livretul de mers prevede oprire, mecanicul de locomotiva trebuie sa ia masuri de oprire a trenului in conditii de siguranta.

(2) Suprimarea opririi unui tren de calatori intr-o statie, se poate face numai in conditiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(3) In cazul trenurilor de marfa, cand statia are semnal mecanic prevestitor al semaforului de iesire sau este inzeestrata cu instalatii de centralizare CED sau CE, suprimarea opririi si circulatia timpurie a trenului se face in baza indicatiei de "liber" data de semnalul de iesire.

(4) Ora sosirii in statie corespunde cu ora opririi complete a trenului in statie.

(5) Ora de trecere a trenului prin statie corespunde cu ora cand locomotiva trenului trece prin fata biroului de miscare.

Art. 136. - (1) Inainte de intrarea in statie, mecanicul de locomotiva trebuie sa primeasca prin radiotelefon, de la IDM din statiile prin care urmeaza sa treaca sau sa opreasca, cu precizarea numarului trenului, urmatoarele informatii:

a) conditiile de intrare si oprire in statie, de trecere prin statie, respectiv de iesire din statie precum si conditiile de circulatie intre statii, pentru trenul pe care il remorca;

b) linia de garare/trecere a trenului in/prin statie, precizandu-se daca aceasta este directa sau abatuta si daca este cazul, firul de circulatie pe care se expediaza trenul;

c) alte informatii cu privire la circulatia trenului in statie si in linie curenta, care pot contribui la asigurarea regularitatii, sigurantei circulatiei si securitatii transporturilor.

(2) Informatiile primite prin radiotelefon, trebuie confirmate de catre mecanic prin repetarea acestora, cu mentionarea numarului trenului pe care il remorca.

(3) Daca prin radiotelefon nu s-au putut receptiona corespunzator informatiile respective, mecanicul este obligat sa solicite repetarea acestora sau a altor amanunte care pot conduce la intelegerea corecta a informatiilor transmise.

(4) In situatiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare, cand mecanicul trebuie sa opreasca intr-o statie in care, prin livret trenul are trecere, trebuie sa ia legatura cu impiegatul de miscare prin RTF, pentru a-i aduce la cunostinta necesitatea opririi si cauza care a condus la aceasta situatie. Daca nu poate lua legatura prin RTF cu IDM, mecanicul opreste trenul si transmite IDM prin cel de-al doilea agent al trenului cauzele opririi.

Art. 137. - (1) Inainte de semnalul prevestitor al statiei, daca mecanicul ajutor efectueaza verificari in sala masinilor si nu se afla in cabina de conducere a locomotivei, mecanicul va lua masuri de chemare a acestuia prin instalatia de apel.

(2) Mecanicul ajutor isi va ocupa locul normal de lucru in cabina de conducere si va urmari cu atentie indicatia semnalelor, starea liniei si conditiile de intrare in statie, comunicandu-le mecanicului. Mecanicul repeta comunicariile mecanicului ajutor, pe masura ce se convinge personal de acestea.

(3) La trecerea locomotivei prin dreptul biroului de miscare al statiei, mecanicul trebuie sa isi semnaleze prezenta in postul de conducere a locomotivei prin darea unui semnal scurt cu fluierul sau sirena locomotivei atat ziua cat si noaptea. In cazul in care mecanicul nu isi semnaleaza prezenta in postul de conducere al locomotivei, IDM trebuie sa ia toate masurile de oprire a trenului.

Art. 138. - (1) Mecanicul de locomotiva va lua masuri de oprire a trenului de calatori, de regula cu jumatatea trenului in dreptul axei statiei, in dreptul cladirii de calatori sau a indicatoarelor de zonare a peronului, dupa caz, astfel incat toate vagoanele trenului sa se afle in dreptul peronului amenajat. Oprirea trenului se va face evitandu-se reducerea brusca a vitezei si reactiunile in lungul trenului.

(2) Gararea, iesirea sau trecerea completa a trenului, dupa caz, se transmit de catre IDM prin radiotelefon, cu precizarea numarului trenului.

Art. 139. - (1) Cand trenul este primit pe linie ocupata sau cu marca de siguranta din capatul opus ocupata in conditiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare, mecanicul trebuie sa urmareasca cu atentie linia astfel incat sa poata lua in orice moment masuri de oprire a trenului in siguranta.

(2) Daca trenul a fost oprit la semnalul de intrare al unei statii in care trenul nu are oprire prin livretul de mers sau ordin de circulatie, iar semnalul de intrare nu da indicatii asupra semnalului de iesire al statiei respective, dupa punerea pe liber a semnalului de intrare mecanicul va proceda astfel:

a) va conduce trenul cu viteza de cel mult 30 km/h, fiind pregatit sa opreasca in statie;

b) dupa ce mecanicul se convinge ca indicatia semnalului de iesire este pe liber si nu se dau semnale de oprire de catre IDM sau alti agenti, poate spori viteza trenului si continua mersul,

Art. 140. - (1) Daca timpul de stationare a trenului in statie este suficient, mecanicul ajutor, respectiv mecanicul de locomotiva in cazul conducerii simplificate, poate efectua in timpul stationarii verificari ale aparatelor, instalatiilor, echipamentelor montate in sala masinilor.

(2) Daca stationarea trenului in statie este mai mare de 3 minute, mecanicul ajutor poate efectua o verificare vizuala a pieselor, aparatelor si instalatiilor montate in exteriorul locomotivei, conform reglementarilor specifice in vigoare.

(3) Verificarile prevazute la alin. (2) pot fi efectuate personal de mecanicul de locomotiva, numai daca reglementarile specifice in vigoare permit parasirea cabinei de conducere de catre mecanic, si numai dupa asigurarea trenului contra pornirii din loc.

(4) Verificarile vor fi efectuate astfel incat sa nu conduca la depasirea timpului de stationare in statie inscris in livretul de mers sau in ordinul de circulatie.

## CAPITOLUL VI

### Obligatiile personalului de locomotiva in cazul opririi neprevazute a unui tren in linie curenta

Art. 141. - (1) Daca in parcurs apare necesitatea opririi neprevazute a unui tren in linie curenta, mecanicul trenului este obligat:

a) sa ia masuri de oprire si de asigurare a trenului contra pornirii din loc, iar la nevoie sa dea semnalul de strangere a franelor de mana de catre agentii trenului care au astfel de sarcini;

b) in situatiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare, sa ia legatura cu seful de tren, in cazul in care acesta exista si sa stabileasca impreuna masurile si conditiile pentru circulatia in continuare a trenului,

c) sa dea semnale de "Atentie" cu fluierul sau sirena locomotivei, daca nu poate lua legatura cu seful de tren;

d) sa solicite, daca este cazul, mijloace de ajutor.

(2) Seful de tren, in functie de situatia existenta, este obligat:

a) sa ia legatura cu mecanicul si sa stabileasca impreuna cauzele opririi si conditiile de circulatie in continuare;

b) sa ia masuri de inlaturare a obstacolelor, daca acest lucru este posibil;

c) sa ia masuri pentru acoperirea obstacolului sau a locului care constituie un pericol in circulatia trenurilor pe liniile vecine, daca este cazul;

d) sa comunice statiilor vecine, prin radiotelefon, telefon sau in scris prin curier, neasigurarea gabaritului de libera trecere pe linia pe care circula trenul sau pe linia alaturata, daca este cazul.

(3) Dupa oprirea trenului in linie curenta, toti agentii insarcinati cu strangerea franelor de mana sunt obligati sa stranga imediat frana de mana a vagonului pe care il ocupa si la semnalul mecanicului sa stranga si restul franelor de mana ale vagoanelor care le-au fost repartizate in acest scop.

(4) In cazul trenurilor care circula fara sef de tren, obligatiile prevazute la alin. (2) lit. b), c) si d), revin mecanicului trenului.

(5) In cazul ramanerii in linie curenta a unor vagoane din compunerea trenurilor de marfa care nu sunt deservite de agent la urma, raspunderea pentru asigurarea vagoanelor contra fugirii, respectiv pentru ridicarea sabotilor de mana o are mecanicul ajutor.

Art. 142. - (1) Daca oprirea neprevazuta a trenului se datoreaza unor nereguli aparute la vehiculele remorcate din corpul trenului, constatarea si inlaturarea acestor nereguli se face de catre mecanicul ajutor, daca deservirea locomotivei se face in echipa completa, respectiv de catre seful de tren in cazul deservirii simplificate a locomotivei.

(2) In cazul in care defectiunile nu pot fi remediate de catre mecanicul ajutor, respectiv seful de tren, mecanicul se deplaseaza pentru remedierea defectiunilor, iar in cabina de conducere a locomotivei ramane mecanicul ajutor, respectiv seful de tren.

(3) Cand trenul este oprit pe o portiune de linie cu declivitate mai mare de  $15\text{‰}$ , mecanicului ii este interzis sa paraseasca locomotiva. In aceasta situatie, mecanicul va solicita mijloace de ajutor, prin radiotelefon sau prin seful de tren, in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare.

Art. 143. - (1) Daca oprirea neprevazuta a trenului se datoreaza unor nereguli aparute la locomotiva, constatarea si inlaturarea acestor nereguli se face de catre:

a) mecanicul sau mecanicul ajutor, daca deservirea locomotivei se face in echipa completa;

b) mecanicul de locomotiva, in cazul deservirii simplificate a locomotivei, dupa ce seful de tren a fost chemat in postul de conducere a locomotivei.

(2) Interventiile efectuate la locomotive in scopul remedierii neregulilor aparute in parcurs se vor efectua numai dupa oprirea trenului si asigurarea acestuia contra pornirii din loc.

(3) Remedierile se vor efectua numai in conformitate cu ghidurile/indrumatoarele tehnice in vigoare pentru tipul de vehicul feroviar motor deservit si numai cu respectarea normelor specifice de protectie a muncii si aparare impotriva incendiilor.

(4) Daca nu s-a reusit remedierea neregulilor la locomotiva in timp de 15 minute mecanicul declara locomotiva defecta si solicita locomotiva de ajutor.

Art. 144. - (1) In cazul opririi neprevazute in linie curenta a trenului din cauza pierderii capacitatii de conducere de catre mecanic, mecanicul ajutor are urmatoarele obligatii:

a) aduce controlerul sau graduatorul locomotivei in pozitia "0";

b) efectueaza o franare rapida a trenului prin manipularea manerului robinetului franei automate in pozitia corespunzatoare;

c) opreste motorul diesel, respectiv scoate de sub tensiune locomotiva electrica;

d) asigura locomotiva contra pornirii din loc prin actionarea franei directe respectiv prin strangerea franei de mana a locomotivei;

e) da semnalul "Pericol" cu fluierul locomotivei, concomitent cu avizarea sefului de tren, respectiv a agentilor insarcinati cu asigurarea trenului, daca exista, pentru a se asigura mentinerea pe loc a trenului cu franele de mana. Daca trenul nu este deservit de sef de tren sau alti agenti, mecanicul ajutor asigura trenul contra pornirii din loc cu franele de mana

f) avizeaza cea mai apropiata statie, prin orice mijloace, solicitand locomotiva de ajutor si eventual ajutor medical.

(2) In cazul opririi neprevazute in linie curenta a trenului remorcat cu locomotiva deservita in sistem simplificat, in situatia in care seful de tren, respectiv agentul autorizat sa execute functia de sef de tren, nu poate lua legatura cu mecanicul si nu percepe nici semnalul "Atentie" dat cu fluierul locomotivei, acesta se prezinta din proprie initiativa la locomotiva si in cazul in care constata ca mecanicul si-a pierdut capacitatea de conducere a trenului, ia urmatoarele masuri:

a) aduce controlerul sau graduatorul locomotivei in pozitia "0";

b) manipuleaza manerul robinetului franei automate in pozitia de franare rapida;

c) opreste motorul diesel, respectiv scoate de sub tensiune locomotiva electrica;

d) asigura trenul contra pornirii din loc prin actionarea franei directe a locomotivei, respectiv prin strangerea franelor de mana ale locomotivei si ale trenului;

e) da semnalul "Pericol" cu fluierul locomotivei concomitent cu avizarea celei mai apropiate statii, prin orice mijloace, solicitand locomotiva de ajutor, si eventual ajutor medical.

## Partea a V-a

### Dispozitii speciale in circulatia trenurilor

#### CAPITOLUL I

##### Modul de procedare in situatia in care trenul oprit in linie curenta nu-si mai poate continua mersul

Art. 145. - (1) Cand trenul oprit in linie curenta nu isi mai poate continua mersul se admite darea inapoi a trenului in prima statie, in urmatoarele conditii:

a) daca trenul este deservit de sef de tren, acesta trebuie sa ia la cunostinta conditiile de circulatie inscrise in ultimul ordin de circulatie inmanat mecanicului de locomotiva, dupa care, fara o intelegere prealabila cu IDM, poate dispune mecanicului, prin ordin de circulatie, conditiile de circulatie pentru darea trenului inapoi, pana la semnalul de intrare al statiei, fara sa il depaseasca cu vehiculul feroviar din capul trenului in sensul de impingere;

b) in cazul trenurilor fara sef de tren, intelegerea privind darea inapoi a trenului, se face intre mecanic si IDM din statia care a expedit trenul, prin radiotelefon.

(2) In cazul prevazut la alin. (1) lit. b), mecanicul comunica IDM:

a) numarul trenului, numarul locomotivei, tipul locomotivei si ora;

b) seria si numarul foii de parcurs;

c) numele mecanicului, mecanicului ajutor respectiv fochistului;

d) pozitia kilometrica unde se afla trenul.

(3) Primirea acceptului de a da trenul inapoi in statie se noteaza de catre mecanic in foaia de parcurs a locomotivei la rubrica "Mentiuni asupra trenului", inscriindu-se:

a) numele statiei;

b) numarul dispozitiei din registrul unic de cai libere, comenzi si miscare si ora la care s-a primit comunicarea;

c) numele si prenumele IDM de la care a primit comunicarea privind conditiile de dare inapoi a trenului pana la semnalul de intrare in statie.

(4) In timpul impingerii trenului inapoi, agentii care deservesc trenul sunt obligati sa se amplaseze astfel incat:

a) sa observe linia si semnalele;



b) sa dea semnale corespunzatoare si sa ia masuri de oprire a trenului, inclusiv prin actionarea semnalului de alarma, in cazul in care observa obstacole sau la intalnirea unui semnal care ordona oprirea.

(5) Daca trenul este deservit numai de doi agenti, mecanicul ajutor, respectiv cel de-al doilea agent al trenului, se posteaza la urma trenului indeplinind obligatiile prevazute la alin. (4).

(6) Viteza pentru darea inapoi a trenului nu poate depasi valorile prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(7) La darea inapoi a trenului, mecanicul este obligat sa dea semnale de atentie repetate cu fluierul sau sirena locomotivei.

Art. 146. - (1) Se interzice darea inapoi a trenului, din linie curenta, fara o intelegere prealabila cu IDM din statia care l-a expedit, in urmatoarele cazuri:

- a) pe timp cu ceata, viscol si alte imprejurari nefavorabile, cand vizibilitatea semnalelor este redusa;
- b) in cazul in care trenul a fost expedit din statie pe timpul cat mijloacele de comunicatie sunt intrerupte;
- c) pe sectii de circulatie cu BLA, cu exceptia trenurilor oprite fara sa depaseasca primul sector de bloc;
- d) in cazul in care s-a cerut locomotiva sau alt mijloc de ajutor, pana la sosirea acestora.

(2) Se interzice darea inapoi a trenului din linie curenta in cazul in care ultimul vagon din tren nu are semnal de alarma, chiar daca s-a luat legatura cu IDM.

Art. 147. - (1) Trenul dat inapoi din linie curenta trebuie oprit la intrarea in statie fara a depasi semnalul de intrare.

(2) Dupa oprirea trenului, mecanicul va lua legatura prin radiotelefon cu IDM in vederea intelegerii privind intrarea in statie confirmand faptul ca a oprit fara a depasi semnalul de intrare. Atat mecanicul trenului cat si IDM vor nota si vor inscrie datele necesare si comunicarile, similar modului prezentat la art. 145, alin. (2) si (3).

(3) Dupa stabilirea conditiilor de intrare in statie prin darea inapoi a trenului si asigurarea parcursului, IDM va pune semnalul de intrare pe "liber". Daca semnalul de intrare nu se poate pune pe "liber", nu functioneaza nici indicatia de chemare a semnalului sau trenul trebuie sa fie primit la o linie ocupata, IDM sau alt agent al statiei, din ordinul IDM, inmaneaza mecanicului ordin de circulatie in care se mentioneaza conditiile de primire in statie.

Art. 148. - In cazul ruperii trenului si ramanerii in linie curenta a partii rupte, agentul de la urma trenului - cand exista - are urmatoarele obligatii:

- a) sa stranga toate franele de mana existente in grupul de vagoane ramas in linie curenta;
- b) sa supravegheze grupul de vagoane ramas in linie curenta;
- c) sa se deplaseze spre trenul care se apropie si sa dea semnale de oprire, pana la oprirea trenului, cand aude ca se apropie un tren.

Art. 149. - (1) In cazul in care, dupa oprire, trenul nu isi poate continua mersul in intregime, se remorca in parti, cu locomotiva trenului sau cu o locomotiva de ajutor. In aceasta situatie, mecanicul trenului are urmatoarele obligatii:

a) sa ia legatura cu IDM din statia vecina pentru a comunica situatia aparuta si necesitatea remorcarii trenului in parti;

b) daca trenul este deservit de sef de tren, mecanicul va pleca spre statia vecina numai dupa ce stabileste cu seful de tren modul de remorcare a trenului in parti si primeste de la acesta ordin de circulatie;

c) daca trenul nu este deservit de sef de tren, mecanicul va pleca spre statia vecina numai dupa ce verifica asigurarea mentinerii pe loc a partii din tren ramasa in linie curenta, precum si asigurarea procentului de masa franata a partii de tren pe care urmeaza sa o remorce.

(2) In cazul in care nu poate lua legatura prin radiotelefon cu IDM din una din statiile vecine, mecanicul poate pleca pentru a cere mijloace de ajutor, cu locomotiva izolata pana la primul post telefonic, respectiv pana la statia vecina, in urmatoarele conditii:

a) in cazul in care trenul este deservit de catre sef de tren, acesta dispune asupra plecarii locomotivei, prin ordin de circulatie inmanat mecanicului;

b) daca trenul nu este deservit de sef de tren, mecanicul poate pleca cu locomotiva izolata numai dupa ce s-a asigurat mentinerea pe loc a vagoanelor din tren.

(3) Dupa plecarea cu locomotiva izolata sau cu prima parte a trenului, mecanicul trebuie sa opreasca la primul post de miscare in linie curenta sau la primul post de macazuri in linie curenta pentru a nota in

registrul postului ca linia curenta a ramas ocupata cu tot trenul sau cu o parte din tren. IDM sau, agentul postului din linie curenta, in baza inregistrarii facute de mecanic, comunica prin telefon statiilor vecine ramanerea trenului sau a unei parti din tren, in linie curenta.

(4) Inainte de a intra in statie cu prima parte a trenului de marfa, respectiv cu locomotiva izolata, mecanicul trebuie sa opreasca la primul aparat de cale din parcursul de intrare al statiei, chiar daca semnalul de intrare da indicatia de "liber", si sa comunice IDM ca linia curenta a ramas ocupata. Comunicarea se face prin radiotelefon, telefonic de la primul post de macazuri ori de bariera sau prin cel de-al doilea agent al trenului, daca nu s-a putut lua legatura prin alte mijloace. Asupra modului de intrare in statie dispune IDM.

(5) Dupa sosirea cu locomotiva izolata sau cu prima parte a trenului in statie, mecanicul va stabili impreuna cu IDM conditiile pentru aducerea trenului sau a partii ramase din tren, din linie curenta.

Art. 150. - (1) In toate cazurile in care trenul oprit in linie curenta nu isi poate continua mersul si nici nu poate fi dat inapoi in statia de expeditie, mecanicul trebuie sa ceara de la statiile vecine locomotiva de ajutor.

(2) Solicitarea mentionata la alin. (1) se face prin radiotelefon, telefonic de la un post din linie curenta, printr-o nota scrisa, trimisa celei mai apropiate statii printr-un agent al trenului,

(3) Pentru a solicita locomotiva de ajutor, mecanicul comunica IDM:

- a) numarul trenului, numarul locomotivei, tipul locomotivei si ora;
- b) seria si numarul foii de parcurs;
- c) numele mecanicului;
- d) pozitia kilometrica unde se afla trenul.

(4) Solicitarea locomotivei de ajutor se noteaza de catre mecanic in foaia de parcurs a locomotivei inscriindu-se:

- a) numele statiei la care s-a cerut locomotiva de ajutor;
- b) numarul dispozitiei din registrul unic de cai libere, comenzi si miscare, si ora la care s-a primit comunicarea, transmise de catre IDM;
- c) numele si prenumele IDM care a primit solicitarea locomotivei de ajutor.

(5) Dupa ce a solicitat locomotiva de ajutor, se interzice mecanicului sa plece cu trenul din locul unde s-a oprit in linie curenta sau sa dea inapoi trenul in statia de expeditie pana la sosirea locomotivei de ajutor sau pana cand nu se primeste incuviintarea de la IDM din statia de la care a solicitat locomotiva de ajutor.

(6) IDM expediaza locomotiva de ajutor in linie curenta, inmanand mecanicului ordin de circulatie in care se mentioneaza conditii de circulatie, ca si in cazul circulatiei mijloacelor de interventie pe linie curenta inchisa, valabile atat la ducere cat si la inapoiere. Locomotiva de ajutor trebuie sa fie dotata cu radiotelefon in buna stare de functionare.

(7) In cazul in care locomotiva de ajutor nu mai este necesara, mecanicul va renunta la solicitarea acesteia in mod similar celui in care a solicitat-o si nu va pune trenul in miscare decat dupa primirea incuviintarii scrise de la IDM, transmisa prin radiotelefon, telefon sau in scris, cu numar din registrul unic de cai libere, comenzi si miscare. Mecanicul este obligat sa inscrie in foaia de parcurs renuntarea la locomotiva de ajutor, precum si datele transmise de IDM odaia cu incuviintarea de a renunta la locomotiva de ajutor si ora la care a primit aceasta incuviintare.

Art. 151. - (1) In cazul in care trenul este oprit in linie curenta si nu isi poate continua mersul ca urmare a producerii unui eveniment sau accident feroviar, mecanicii, trebuie sa comunice imediat acest fapt IDM din una din statiile vecine, prin orice mijloace, transmitand totodata si datele necesare luarii masurilor ce se impun pentru inlaturarea urmarilor evenimentului sau accidentului feroviar respectiv. Comunicarea se inscrie de catre mecanic in foaia de parcurs asemanator modului prevazut la art. 150 din prezentul capitol.

(2) In situatia de la alin. (1), mecanicul trenului este obligat sa ia toate masurile prevazute in reglementarile specifice in vigoare pentru reducerea urmarilor evenimentului sau accidentului feroviar.

## Capitolul II

### Executarea lucrarilor pe liniile electrificate cu carucioare-turn.

Art. 352. - (1) Pentru executarea lucrarilor de constructie si intretinere a liniei de contact, se folosesc vehicule care pot fi scoase de pe linie cu bratele denumite in continuare carucioare-turn.

(2) IDM din statiile cu ultima oprire premergatoare distantei de circulatie pe care se lucreaza trebuie sa aduca la cunostinta mecanicilor trenurilor, prin ordin de circulatie, existenta in linie curenta a acestor vehicule cu indicarea pozitiei kilometrice.

Art. 153. - (1) Lucrarile de intretinere cu scoatere de sub tensiune la linia de contact din statii se pot executa si sub circulatie, cu trecerea prin inertie prin zona lucrarilor a trenurilor remorcate cu locomotive electrice, acestea avand pantografele coborate.

(2) Aceasta zona va fi acoperita cu indicatoare mobile specifice portiunii liniei de contact defecte, prevazuta in regulamentul de semnalizare CFR.

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

(2) Gararea trenurilor si trecerea acestora prin inertie cu pantografele coborate la locomotiva electrica se va face numai pe linii directe din statii.

(3) Ridicarea pantografelor se va face la viteza sub 50 km/h, iar disjunctorul se va conecta la circa 1 minut dupa ce linia de contact din fata locomotivei nu mai prezinta balans.

(4) Pe timp de ceata, ploaie, furtuna, polei, chiciura sau temperatura sub 0°C nu se va face circulatia trenurilor in acest mod.

Art. 155. - (1) Personalul de locomotiva va fi avizat prin ordin de circulatie din ultima statie cu oprire premergatoare statiei in care trenul urmeaza sa treaca prin inertie cu pantograful coborat.

(2) In cazul multiplei tractiuni se va emite ordin de circulatie pentru fiecare locomotiva inclusiv locomotivei impingatoare.

(3) Dupa primirea ordinului de circulatie mecanicii vor efectua o proba de ridicare si coborare a pantografului, in prezenta IDM,

### CAPITOLUL III

#### Circulatia trenurilor pe linia din stanga a caii duble.

#### Circulatia trenurilor pe linie falsa

Art. 156. - (1) Trenurile se expediaza si circula pe cale dubla, in mod normal, numai pe linia din dreapta a sensului de mers.

(2) Trenurile pot sa circule si pe linia din stanga sau pe linia falsa a caii duble.

(3) Prin linia din stanga se intelege linia din stanga sensului normal de mers pe cale dubla, inzebrata cu BLA banalizat.

(4) Prin linia falsa se intelege linia din stanga sensului normal de mers pe cale dubla, inzebrata cu BLA specializat sau fara BLA.

(5) Expedierea trenurilor pe linia din stanga sensului de mers se admite in cazul in care statia este inzebrata cu semnal luminos de iesire prevazut cu indicator pentru semnalizarea iesirii trenurilor pe linia din stanga a caii duble, pe baza indicatiei permissive a semnalului luminos de iesire si a indicatorului iluminat pentru semnalizarea iesirii trenurilor pe linia din stanga a caii duble, considerand fiecare linie curenta ca o linie simpla.

(6) In cazul in care statia nu este inzebrata cu semnal luminos de iesire prevazut cu indicator pentru semnalizarea iesirii trenurilor pe linia din stanga caii duble, se considera ca trenul se expediaza si circula pe linie falsa.

Art. 157. - (1) Circulatia trenurilor pe linie falsa se efectueaza dupa sistemul intelegerii telefonice - cale libera -, caz in care IDM dispozitor din statia care expediaza trenul pe linie falsa, inmaneaza mecanicului ordin de circulatie in care mentioneaza ca trenul circula pe linie falsa, distanta si alte conditii de circulatie, daca exista.

(2) Expedierea trenului pe linie falsa, din statiile inzebrate cu semnale luminoase de iesire se face pe baza indicatiei semnalului luminos de chemare.

(3) Expedierea trenului pe linie falsa, din statiile inzebrate cu semafoare de iesire se face pe baza ordinului de circulatie in care se mentioneaza ca trenul circula pe linia falsa si iese din statie cu semaforul de iesire pe oprire.

(4) In cazul in care intre doua statii situate pe o sectie de circulatie cu cale dubla neinzestrata cu BLA, exista un post de miscare in linie curenta, circulatia trenurilor pe linie falsa se face la interval de statie, pe baza de cale libera, la care participa si postul de miscare. Statia care indruma trenul pe linie falsa aduce la cunostinta mecanicului, prin ordin de circulatie, ca nu va lua in considerare indicatiile semnalului de trecere/ramificatie al postului de miscare pentru sensul normal de mers.

(5) Trenul care circula pe linie falsa poate trece fara oprire printr-o statie in baza:

a) semnalului "trecerea fara oprire a trenului", dat de catre IDM in cazul trecerii pe linii neinzestrate cu semnal de iesire;

b) indicatiei semnalului luminos de chemare in cazul trecerii pe linii inzestrate cu semnale luminoase de iesire.

(6) In cazul circulatiei pe linie falsa, la trecerea fara oprire printr-o statie, pe linii inzestrate cu semafor de iesire, se va proceda ca in cazul defectarii acestuia.

## CAPITOLUL IV

### Circulatia trenurilor prin punctele de sectionare cu serviciul de miscare suspendat temporar

Art. 158. - In punctele de sectionare cu activitate redusa, administratorul infrastructurii feroviare poate aproba suspendarea temporara serviciului de miscare.

Art. 159. - (1) IDM dispozitori din statiile vecine cu statia (punctul de sectionare) in care s-a suspendat temporar serviciul de miscare, respectiv din ultimele statii cu oprire a trenurilor, aduc la cunostinta mecanicului, prin ordin de circulatie, suspendarea temporara a serviciului de miscare in statia (punctul de sectionare) respectiva.

(2) In cazul in care trenul a plecat din ultima statie cu oprire si mecanicul nu a fost incunostintat despre suspendarea temporara a serviciului de miscare in statia (punctul de sectionare) respectiva, operatorul de circulatie trebuie sa dispuna oprirea trenului in una din statiile din parcurs pentru avizarea mecanicului.

(3) In statiile inzestrate cu instalatii cu incuietori cu chei cu sau fara bloc precum si in statiile inzestrate cu instalatii CEM, inainte de a se trece la suspendarea temporara a serviciului de miscare, macazurile se incuie si/sau se blocheaza pe linia directa, iar semnalele se scot din functie conform reglementarilor specifice in vigoare

(4) In statiile inzestrate cu instalatii de centralizare CED sau CE, situate pe sectii de circulatie cu linii duble inzestrate cu BLA, pe perioada suspendarii temporare a serviciului de miscare, instalatiile se trec in regim de functionare automata a semnalelor, iar circulatia trenurilor se efectueaza pe sens specializat.

Art. 160. - Inainte de intrarea in statia cu serviciul de miscare suspendat temporar, mecanicul trebuie sa conduca trenul cu deosebita atentie, iar in cazul in care nu primeste semnalul "inainte" din partea agentului statiei, trebuie sa opreasca trenul.

Art. 161. - (1) In cazul in care agentul dintr-un punct de sectionare (statie), in care serviciul de miscare este suspendat temporar, nu se prezinta la telefon, trenul se expediază din statia premergatoare punctului de sectionare respectiv pe baza ordinului de circulatie inmanat mecanicului, in care se mentioneaza:

a) oprirea obligatorie a trenului inaintea primului macaz;

b) revizuirea macazurilor de catre cel de-al doilea agent al trenului;

c) inchiderea barierei, daca exista.

(2) In acest caz, dupa oprirea trenului inaintea primului macaz din parcurs, mecanicul cere revizuirea macazurilor de catre cel de-al doilea agent al trenului, care inchide mai intai bariera daca exista, revizuieste macazurile atacate de tren pe la varf, iar daca nu exista nici un pericol, da semnalul "pornirea trenului". Cand trenul circula prin impingere, inchiderea barierei si verificarea macazurilor se face de catre agentul din capul trenului.

(3) Daca se afla in posesia unui ordin de circulatie emis pentru situatia de la alin. (1) mecanicul opreste trenul si cere revizuirea macazurilor, chiar daca primeste semnalul "inainte" din partea agentului statiei (punctului de sectionare).

(4) Dupa trecerea printr-un punct de sectionare (statie), in care serviciul de miscare este suspendat temporar, mecanicul opreste trenul in prima statie, chiar daca nu are prevazuta oprire prin livret si aduce la

cunostinta IDM constatările facute privind circulația prin punctul de sectionare respectiv. La trenurile care circula prin împingere aceste constatări se aduc la cunostinta IDM de către agentul din capul trenului.

(5) Administratorul infrastructurii feroviare publice comunica operatorilor economici, operatorilor de transport feroviar și de manevra feroviara interesați, stațiile (punctele de sectionare) și perioada pentru care se suspenda 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 baza 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 lumina roșie, cu indicații dubioase sau stinse).

(4) Mecanicul primului tren care circula pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă - va conduce trenul cu deosebită atenție și va înscrice 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 siguranță 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 baza de cale liberă nu a constatat nimic deosebit în circulație, următorul tren se expediază tot pe baza de cale liberă și va circula cu viteza 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 viteza 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, în fața de cele menționate în ordinul de circulație și alte semnale luminoase de trecere ale BLA cu

indicatia rosu, cu indicatii dubioase sau sunt stinse, va comunica aceasta IDM dispozitor din prima statie, conform prevederilor alin. (1). Dupa primirea comunicarii de catre IDM, pentru expedierea si circulatia trenurilor, se procedeaza conform prevederilor de la alin. (3) si (5).

(7) Daca mecanicul comunica IDM dispozitor ca a constatat deteriorari la linie, se procedeaza potrivit prevederilor din reglementarile specifice in vigoare.

(8) In cazul circulatiei trenurilor conform alin. (3) si (5), instalatia de control al vitezei trenului instalata in cale se considera activa, iar mecanicul va manipula corespunzator instalatia de pe locomotiva.

## CAPITOLUL VI

### Circulatia trenurilor neavizate la posturile de bariera din linie curenta

Art. 163. - (1) In cazul in care pazitorul de bariera din linie curenta nu se prezinta la telefon sau cand instalatia telefonica se defecteaza si nu se poate lua legatura cu acesta, in toate cazurile, trenurile se opresc in statia premergatoare postului de bariera respectiv, chiar daca nu au oprire prevazuta prin livret.

(2) Mecanicul va fi avizat despre situatia aparuta prin ordin de circulatie, in care se inscrie ca trenul circula neanuntat la postul de bariera situat la pozitia kilometrica, respectiv hectometrica a acestuia din linia curenta.

Art. 164. - (1) In apropierea postului de bariera mentionat in ordinul de circulatie, mecanicul reduce viteza trenului. Daca mecanicii, observa ca pazitorul de bariera este prezent la post, la locul fixat in vederea trecerii trenului si nu da semnale de oprire, iar bariera este inchisa, trece fara oprire si comunica prin radiotelefon catre IDM care i-a inmanat ordinul de circulatie sau catre IDM din prima statie din parcurs, despre situatia constatata.

(2) Daca mecanicul nu observa prezenta agentului la locul fixat sau acesta este prezent la post si da semnale de oprire sau bariera este deschisa, este obligat sa ia masuri de oprire a trenului inaintea trecerii la nivel. Al doilea agent al trenului - seful de tren, respectiv alt agent autorizat pentru a executa functia de sef de tren, iar in lipsa acestora mecanicul ajutor - se deplaseaza la postul de bariera pentru a constata situatia, dupa care mecanicul comunica catre IDM care i-a inmanat ordinul de circulatie sau catre IDM din prima statie din parcurs despre situatia constatata, procedandu-se in continuare astfel:

a) in cazul in care bariera este deschisa, al doilea agent al trenului inchide mai intai bariera, dupa care da semnale in vederea depasirii trecerii la nivel de catre tren. Mecanicul opreste trenul dupa depasirea trecerii la nivel cu tot trenul, al doilea agent al trenului deschide bariera, se urca in tren sau in cabina locomotivei si dupa caz, transmite semnalul "inainte" sau comunica mecanicului ca trenul isi poate continua mersul;

b) in cazul in care bariera este inchisa, se va proceda identic lit. a), exceptand inchiderea barierei.

(3) In cazul locomotivelor izolate si al altor vehicule feroviare motoare deservite numai de catre mecanic, cand mecanicul a fost avizat despre lipsa agentului la postul de bariera, acesta ia masuri de oprire inaintea trecerii la nivel; dupa ce opreste si se convinge ca circulatia rutiera este intrerupta, mecanicul da semnale acustice repetate de atentie cu fluierul locomotivei, dupa care depaseste trecerea la nivel cu deosebita atentie si comunica prin radiotelefon despre situatia constatata catre IDM care i-a inmanat ordinul de circulatie sau catre IDM din prima statie din parcurs.

Art. 165. - (1) In cazul defectarii unei bariere in pozitia deschis, imediat dupa ce a primit dispozitia de inchidere a acesteia, agentul care o deserveste este obligat sa ia masuri de oprire a circulatiei rutiere prin manipularea cumpenelor de rezerva sau prin amplasarea barierele mobile, semnalizate pe timp de noapte cu discuri rosii reflectorizante sau cu felinare cu lumina rosie si sa avizeze pe IDM din statiile adiacente, cu numar si ora, despre defectarea barierei.

(2) Impiegatul de miscare din statiile adiacente comunica personalului de locomotiva prin ordin de circulatie, despre defectarea barierei situate la pozitia kilometrica, respectiv hectometrica a acesteia din linia curenta.

(3) In cazul in care este avizat despre defectarea unei bariere in pozitia deschis, mecanicul de locomotiva trebuie sa circule cu deosebita atentie in zona pasajului la nivel respective si sa dea semnale repetate de atentie cu fluierul sau sirena locomotivei

Art. 166. - (1) In cazul in care acarul unui post de macazuri din linie curenta nu raspunde la telefon, trenul poate fi expedit numai dupa ce s-a inmanat mecanicului ordin de circulatie, in care se specifica oprirea

obligatorie a trenului inaintea primului macaz si revizuirea macazurilor de catre cel de-al doilea agent al trenului. Daca sunt indeplinite toate conditiile stabilite in reglementarile specifice, cel de-al doilea agent al trenului va da semnale de punere in miscare a trenului. In prima statie mecanicul opreste trenul chiar daca nu are oprire si aduce la cunostinta IDM constatările facute.

(2) Pentru trenurile care circula prin impingere, revizuirea macazurilor se face de catre agentul care ocupa ghereta de frana a vagonului din capul trenului, iar in prima statie aduce la cunostinta IDM constatările facute.

## CAPITOLUL VII

### Circulatia mijloacelor de interventie si a UAM pe linie curenta inchisa

Art. 167. - (1) Pe perioada in care linia curenta este inchisa datorita intreruperii acesteia intr-o portiune, se admite circulatia mijloacelor de interventie si a UAM de o parte si de alta a portiunii de intrerupere.

(2) Cand este necesar sa se indrume mai multe mijloace de interventie si/sau UAM in aceeasi parte a portiunii de intrerupere, acestea se vor putea urmari si la vedere, circuland cu viteza corespunzatoare distantei de vizibilitate, insa nu mai mult de 20 km/h, astfel incat mijlocul de interventie/UAM sa opreasca sigur inaintea oricarui eventual obstacol sau sa nu ajunga mijlocul de interventie/UAM urmarit.

(3) Pe timp cu vizibilitate redusa, mijloacele de interventie vor avea semnalele de cap si fine de tren, iluminate.

Art. 168. - (1) Iesirea in linie curenta inchisa a mijloacelor de interventie si UAM se face in baza conditiilor stabilite in ordinul de circulatie.

(2) Pe sectii de circulatie inzestrate cu BLA, in ordinul de circulatie se mentioneaza:

a) in cazul in care mijlocul de interventie sau UAM se expediaza spre urma trenului ramas in linie curenta:

"circulati pe baza semnalelor de trecere ale BLA cu viteza stabilita, cu respectarea restrictiilor de viteza, pana la primul semnal luminos care ordona oprirea, de unde veti circula cu viteza maxima de 20 km/h pana la km ..... " locul unde trebuie sa se acorde ajutorul;

b) in cazul in care mijlocul de interventie sau UAM se expediaza spre capul trenului:

"circulati cu viteza maxima de 20 km/h, cu respectarea restrictiilor de viteza, fara a lua in considerare semnalele luminoase de trecere ale BLA, cu exceptia celor care fac functia de semnal de avarie, pana la km ..... " - locul unde trebuie sa se acorde ajutorul.

(3) Pe sectii de circulatie neinzestrate cu BLA, atat ziua cat si noaptea, in ordinul de circulatie se mentioneaza:

"circulati cu viteza maxima de 40 km/h cu respectarea restrictiilor de viteza, pana la km ..... (distanța de cel puțin 1 km de locul unde se gaseste trenul oprit) si cu viteza maxima de 20 km/h de la km ..... pana la km ..... " - locul unde trebuie sa acorde ajutorul.

(4) In toate cazurile in care mijlocul de interventie si/sau UAM se indruma spre urma trenului, pozitia kilometrica pana la care acestea circula cu cel mult 20 km/h, se calculeaza si se inscrie in ordinul de circulatie inmanat mecanicului, tinandu-se cont de lungimea trenului pentru care se solicita mijloc de interventie.

Art. 169. - (1) In cazul in care din doua statii vecine se expediaza in sens contrar - pe distanta de circulatie dintre ele - mijloace de interventie si/sau UAM, portiunea de linie dintre punctele pana la care pot avansa mijloacele de interventie si/sau UAM, se considera ca portiune de intrerupere si se semnalizeaza ca portiune de linie inchisa.

(2) In situatia de la alin. (1), in ordinul de circulatie se face mentiunea ca din statia vecina a mai fost expedit in sens contrar un mijloc de interventie si/sau UAM, indicandu-se punctul de oprire al acestuia si viteza maxima de 20 km/h.

(3) Mijlocul de interventie si/sau UAM poate depasi discurile rosii din linie curenta, care acopera portiunea de intrerupere a caii, numai dupa oprirea in fata acestora si numai insotite de catre agentii stabiliti de conducatorul lucrarilor,

Art. 170. - (1) Circulatia mijloacelor de interventie si/sau UAM pe o linie curenta inchisa, precum si retragerea lor din linie curenta la una din statii se face in conditiile stabilite in ordinul de circulatie inmanat

mecanicului; intrarea mijloacelor de interventie si/sau UAM in statie se face conform reglementarilor privind primirea trenurilor.

(2) Ordinul de circulatie va cuprinde, dupa caz, observatii referitoare la:

- a) conditiile de circulatie pe linie curenta inchisa;
- b) expedierea cu semnalul de iesire pe oprire;
- c) delimitarea kilometrica a lucrarilor pentru fiecare mijloc de interventie si/sau UAM;
- d) mijlocul de interventie pe care il urmareste sau de care este urmarit;
- e) statia unde se retrage;
- f) conditiile de inapoiere si de intrare in statie;
- g) alte conditii de circulatie.

(3) Intrarea mijloacelor de interventie si/sau UAM in statie in cazul in care acestea se urmaresc la vedere se poate face pe aceeasi linie, in baza indicatiei permissive a semnalului de intrare pentru primul mijloc de interventie sau UAM, iar pentru restul mijloacelor de interventie si/sau UAM din grup, pe acelasi parcurs, cu semnalul de intrare pe oprire, numai daca acest mod de primire a fost stabilit prin ordinul de circulatie. In aceasta situatie IDM dispozitor mentine incuiate, respectiv blocate toate macazurile din parcursul comandat, pana la gararea ultimului mijloc de interventie sau UAM.

(4) In cazul in care la inapoierea din linie curenta, mijloacele de interventie si/sau UAM nu se retrag intr-un singur grup, fiecare mijloc de interventie si/sau UAM va fi primit in statie pe o linie libera, cu semnalul de intrare in pozitia pe liber, cu respectarea conditiilor prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(5) In cazul in care la inapoierea din linie curenta mijloacele de interventie (UAM) se primesc la linii ocupate, primirea acestora se face cu semnalul de intrare in pozitia pe oprire, in conditiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(6) In cazul in care la locul producerii evenimentului sau accidentului feroviar, respectiv la punctul de intrerupere a liniei curente se infiinteaza un post de miscare, circulatia mijloacelor de interventie se face in baza intelegerii telefonice - cale libera - intre IDM din statia vecina expeditoare si IDM de la postul de miscare infiintat.

(7) In cazul in care este necesara transbordarea calatorilor in zona portiunii de intrerupere, trenurile de calatori pot circula pe linie curenta inchisa in aceleasi conditii ca si mijloacele de interventie si/sau UAM.

## CAPITOLUL VIII

### Circulatia trenurilor in cazul intreruperii functionarii tuturor mijloacelor de comunicatie

Art. 171. - (1) In cazul in care functionarea tuturor mijloacelor de comunicatie este intrerupta, circulatia trenurilor se face:

- a) pe cale simpla sau pe cale dubla fara BLA in cazul in care unul din firele de circulatie este inchis, pe baza intelegerii scrise intre statii;
- b) pe cale dubla fara BLA, numai pe firul normal de circulatie si la intervalul de timp de mers fixat trenului antemergator pentru parcurgerea distantei pana la statia vecina, plus 10 minute;
- c) pe sectiile de circulatie inzestrate cu BLA atat pe cale simpla cat si pe cale dubla, daca blocul functioneaza, circulatia trenurilor se face pe baza semnalelor BLA;
- d) pe sectiile de circulatie echipate cu bloc de linie semiautomat circulatia trenurilor se face pe baza intelegerii scrise intre statii;

(2) Pe tot timpul cat dureaza intreruperea mijloacelor de comunicatie, circulatia trenurilor se face numai intre statii. Posturile de miscare, posturile ajutatoare de miscare si posturile de macazuri din linie curenta, care pana la intreruperea comunicatiei au fost in functie, nu vor mai participa la circulatia trenurilor.

(3) Pe toata durata intreruperii functionarii tuturor mijloacelor de comunicatie, atat pe cale simpla cat si pe cale dubla, circulatia trenurilor trebuie sa se faca cu viteza de cel mult 30 km/h, cu oprire in fiecare statie.

Art. 172. - (1) Pe tot timpul cat dureaza intreruperea functionarii tuturor mijloacelor de comunicatie, IDM dispozitor care expediază trenul inmaneaza mecanicului un ordin de circulatie in care va mentiona:

- a) circulatia trenului se face cu toate mijloacele de comunicatie intrerupte;
- b) viteza de circulatie a trenului nu va depasi 30 km/h;



- c) oprirea trenului in statia prin care, dupa livret sau dupa mersul intocmit cu ocazia punerii in circulatie a trenului suplimentar, trenul era prevazut sa circule fara oprire;
  - d) oprirea trenului la postul de miscare, postul ajutorator de miscare sau postul de macazuri in linie curenta in cazul in care intre doua statii vecine se afla un astfel de post;
  - e) trenul circula neanuntat la posturile de bariera, daca este cazul.
- (2) Pe timpul intreruperii functionarii tuturor mijloacelor de comunicatie se interzice:
- a) executarea manevrei in linie curenta cu depasirea semnalului de intrare;
  - b) expedierea unui tren cu oprire pentru lucrari in linie curenta, cu exceptia mijloacelor de interventie sau locomotivei de ajutor cand trebuie indrumate in linie curenta intre doua statii vecine;
  - c) expedierea unui tren pe si de pe o linie ramificata din linia curenta;
  - d) expedierea unui convoi de manevra de pe linia unui operator economic, cu manevra in linie curenta si cu inapoiere pe linia operatorului economic.

(3) In situatia in care functionarea tuturor mijloacelor de comunicatie sunt intrerupte, locomotivele impingatoare circula numai legate la tren si frana, pe intreaga distanta.

Art. 173. - (1) Pe timpul intreruperii functionarii tuturor mijloacelor de comunicatie, expedierea locomotivelor de ajutor in linie curenta, atat in sensul cu prioritate cat si in sens opus, se face numai la cererea scrisa a mecanicului trenului ramas pe linie curenta sau a sefului de tren cand mecanicul si-a pierdut capacitatea de conducere, transmisa printr-un agent al trenului.

(2) In cazul in care IDM dintr-o statie a primit solicitarea scrisa pentru locomotiva de ajutor de la un tren oprit in linie curenta, acesta poate expedia mijlocul de ajutor dupa necesitate, pe linia pe care a ramas trenul, daca nu s-a mentionat in cerere trimiterea mijlocului de ajutor pe cealalta linie a caii duble.

Art. 174. - (1) Pentru transmiterea avizelor/cererilor scrise, in cazul intreruperii functionarii tuturor mijloacelor de comunicatie, statia cu sens cu prioritate poate utiliza vehicule cu si fara motor care se pot scoate de pe linie cu bratele, precum si locomotive izolate sau drezine motor, iar statia cu sens fara prioritate poate utiliza numai vehicule fara motor care se pot scoate de pe linie cu bratele.

(2) Pe linie simpla echipata cu BLA, atat statia cu sens cu prioritate cat si statia cu sens fara prioritate poate utiliza pentru transmiterea avizelor scrise numai vehiculele fara motor care se pot scoate de pe linie cu bratele iar in lipsa acestor mijloace se folosesc curierii.

Art. 175. - (1) Pana la restabilirea functionarii mijloacelor de comunicatie, pentru a nu se intrerupe intelegerea scrise dintre cele doua statii, IDM sunt obligati sa trimita prin mecanicul fiecarui tren, intr-un sens sau altul, avizele scrise pentru expedierea ulterioara a trenurilor.

(2) In cazul in care mecanicul este avizat prin ordin de circulatie cu privire la circulatia trenului cu toate mijloacele de comunicatie intrerupte, acesta nu pleaca cu trenul daca nu primeste si avizul scris pentru expedierea trenului imediat urmator, pe care il va inmana catre IDM din statia vecina.

(3) IDM care primeste avizul/cererea, consemneaza si confirma primirea avizului/cererii prin semnatura pe ordinul de circulatie aflat la mecanic.

## CAPITOLUL IX

### Oprirea vehiculelor feroviare fugite

Art. 176. - (1) In caz de fugire a vehiculelor feroviare, intregul personal feroviar este obligat sa intrebuinteze toate mijloacele pentru oprirea acestora.

(2) Personalul feroviar care observa vehicule feroviare fugite, este obligat sa avizeze imediat pe IDM din cea mai apropiata statie de cale ferata. IDM va aviza posturile de macazuri si de bariera din incinta statiei si din linie curenta, posturile ajutoratoare de miscare si posturile de miscare din linie curenta, statia vecina - in sensul fugirii - si operatorul de circulatie, comunicand, daca este posibil, felul incarcaturii si daca sunt oameni in vehiculele feroviare fugite.

### Partea a VI-a

### Manevrarea vehiculelor feroviare

CAPITOLUL I  
Reguli generale privind organizarea, conducerea si  
executarea manevrei vehiculelor feroviare

Art. 177. - (1) Manevra este operatia de miscare a vehiculelor feroviare pe aceeasi linie sau de pe o linie pe alta.

(2) Manevra se executa de catre personalul OTF, OMF sau al altor operatori economici autorizati in acest scop.

(3) Operatiile de manevra se executa de regula, de catre partidele de manevra sau de tren. Personalul si modul in care se executa manevra se stabileste in PTE.

(4) Precizari privind obligatiile referitoare la solicitarile de executare a manevrei, precum si modul de organizare, respectiv de repartizare a sarcinilor privind conducerea si executarea manevrei intre personalul statiei si cel al OTF/OMF se stabilesc in PTE.

(5) Manevra trebuie sa se execute conform procesului tehnologic stabilit si sa asigure securitatea personalului, siguranta circulatiei, integritatea vehiculelor feroviare, a instalatiilor, liniilor si constructiilor, precum si a bunurilor incredintate la transport.

Art. 178. - (1) La manevrarea vehiculelor feroviare se utilizeaza o singura locomotiva in actiune, legata sau nelegata la aceste vehicule feroviare.

(2) Manevrarea vehiculelor cu o locomotiva in actiune intercalata, precum si cu doua locomotive in actiune simultan, se admite numai in cazuri speciale, prevazute in PTE.

Art. 179. - (1) Viteza maxima admisa la manevra este de 40 km/h, cand locomotiva executa miscari de manevra prin tragere cu vehicule feroviare pe linie libera sau executa miscari izolate si de 25 km/h in restul cazurilor.

(2) Viteza maxima cu care se efectueaza manevra poate fi limitata din cauza conditiilor impuse de aparatele de cale, linie, panta, intemperii, vizibilitatea semnalelor, spatiul rezervat manevrei si alte cauze locale, prevazute in PTE sau prin ordin de circulatie.

(3) Viteza reala cu care se efectueaza manevra trebuie reglata de catre mecanicul de locomotiva astfel incat sa se poata asigura oprirea vehiculelor la locul stabilit, fara a se produce deteriorarea acestora sau degradarea si deplasarea incarcaturii.

(4) Vitezele de triere a vagoanelor, modul de executare a manevrelor peste cocoasele de triere sau planurile inclinate, precum si conditiile de trecere si vitezele de circulatie peste basculele pod, se prevad in PTE.

Art. 180. - (1) Manevra cu locomotiva se face prin tragere, impingere, imbrancire sau triere pe plan inclinat sau cocoasa de triere.

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

(3) Automotoarele pot manevra numai remorci de automotor.

Art. 181. - (1) Operatiile de manevra trebuie sa fie conduse de un singur agent, denumit conducatorul manevrei, care de regula, este seful de manevra sau seful de tren. In cazul in care conduce personal manevra, mai poate fi conducator de manevra si urmatul personal:

a) seful statiei sau IDM - in cazurile exceptionale prevazute in Regulamentul pentru circulatia trenurilor si manevra vehiculelor feroviare - nr. 005;

b) alt personal instruit si autorizat in acest scop,

(2) In cazuri exceptionale, pentru scoaterea dintr-un tren a vagoanelor care pun in pericol siguranta circulatiei, in situatia in care trenul nu este deservit de partida de tren sau in statie nu exista partida de manevra apartinand operatorului de transport feroviar care asigura remorcarea trenului, manevra se poate executa numai de catre conducatorul manevrei - IDM sau sef statie - si mecanic. In acest caz, miscarile de manevra se pot executa numai prin tragere sau impingere, cu respectarea regulilor generale privind executarea manevrei in statia respectiva. Modificarea si/sau completarea aratarii vagoanelor trenului se face de catre conducatorul manevrei.

(3) Inainte de inceperea manevrei, conducatorul manevrei trebuie sa ia legatura personal cu mecanicul, pentru identificare.

(4) In statiile inzestrate cu instalatii de centralizare CED si CE se admit miscari de manevra cu locomotiva izolata, cu vagon de serviciu, cu vagon WIT sau cu vagon posta, fara conducator si partida de manevra, pe baza indicatiilor permissive ale semnalelor luminoase.

Art. 182. - (1) Pentru executarea manevrei in conditii de siguranta, conducatorul manevrei este obligat sa trimita un agent din partida de manevra cu rechizite de semnalizare, inaintea convoiului de manevra, la o distanta suficienta, pentru a observa daca nu sunt oameni sau obstacole pe linie, in cazurile in care:

a) locomotiva impinge vagoane pe o linie pe care vizibilitatea nu este asigurata;

b) locomotiva impinge vagoane pe o linie cu peroane pentru calatori;

c) se manevreaza pe liniile de incarcare-descarcare;

d) se manevreaza cu locomotiva intercalata;

c) se manevreaza peste trecerile la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere de prioritate - tip IR - daca nu este prevazut altfel in PTE;

f) se manevreaza prin impingere pe liniile cu opritori ficși, cu saboti de deraiere, sau pe liniile afectate reparatiilor la vagoane, precum si pe liniile grupelor tehnice de pregatire a trenurilor de calatori.

(2) In cazurile prevazute la alin. (1) lit. a) si b) precum si in cazul in care se manevreaza prin impingere pe liniile libere ale grupelor tehnice de pregatire a trenurilor de calatori, iar convoiul de manevra este compus numai din vagoane de calatori, agentul din partida de manevra care primeste sarcini pentru a supraveghea daca nu sunt oameni sau obstacole pe linie, se posteaza la usa primului vagon din convoi, in sensul impingerii.

(3) La executarea manevrei peste trecerile la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere - tip IR, conducatorul manevrei este obligat sa opreasca convoiul de manevra inaintea fiecarei treceri la nivel, sa ia masuri de oprire a circulatiei rutiere si numai dupa ce s-a convins ca circulatia rutiera este oprita, poate da semnale de punere in miscare a convoiului de manevra. Conducatorul manevrei este obligat sa asigure prin agentii din partida de manevra oprirea circulatiei rutiere in ambele sensuri ale acesteia, pana la trecerea completa a convoiului de manevra peste trecerea la nivel.

Art. 183. - (1) Manevra care se efectueaza pe liniile statiei se executa dupa un plan de manevra intocmit la solicitarea scrisa a operatorului de transport feroviar interesat, de catre IDM dispozitor si transmis verbal de catre acesta sau de catre IDM exterior.

(2) Continutul planului de manevra, precum si orice modificare a acestuia, trebuie sa fie comunicate mecanicului de catre conducatorul manevrei. In cazul in care manevra se executa cu doua sau mai multe locomotive in convoi, planul de manevra se aduce si la cunostinta celorlalti mecanici.

(3) La liniile acoperite cu discuri rosii mobile, manevra se poate efectua numai dupa avizarea personalului care executa interventii sau reparatii la vagoane, respectiv care participa la incarcarea-descarcarea vagoanelor, dupa ridicarea discurilor rosii, conform prevederilor din PTE.

(4) Personalul care a primit sarcini privind executarea manevrei este obligat sa le execute integral si sa raporteze despre aceasta conducatorului manevrei.

Art. 184. - (1) Semnalele optice si acustice pentru efectuarea manevrei se dau de catre conducatorul manevrei, cu instrumente portative, direct sau prin retransmitere, astfel incat personalul de locomotiva sa le perceapa in mod neindoielnic, chiar daca este dotat cu radiotelefon.

(2) Semnalul de incepere a manevrei trebuie dat de catre conducatorul manevrei dupa ce acesta s-a convins ca personalul care a primit sarcini premergatoare inceperii manevrei, le-a executat si a raportat executarea acestora.

(3) Personalul din partida de manevra poate da semnale si din proprie initiativa, in scopul evitarii unui accident sau eveniment feroviar precum si pentru evitarea unui accident de munca.

Art. 185. - Inainte de efectuarea manevrei, conducatorul manevrei se posteaza astfel incat:

a) sa poata supraveghea intreaga zona de manevra;

b) sa pastreze legatura cu personalul de manevra, de locomotiva. IDM, revizori de ace si acari, prin mijloace de comunicare ca, semnale si comunicari verbale directe sau prin instalatiile TC;

c) sa poata comunica personalului cu care efectueaza manevra, liniile la care se manevreaza.

Art. 186. - (1) Miscarile de manevra peste aparatele de cale extreme ale statiei se efectueaza, de regula, prin tragere cu locomotiva asezata spre linia curenta. In cazul executarii manevrei prin impingere peste aparatele

de cale extreme spre linia curenta, vehiculele feroviare se leaga intre ele si la locomotiva, semiacuplarile de aer se cupleaza pe toata lungimea trenului, iar conducta generala de aer se leaga la sursa de aer a locomotivei.

(2) Manevrarea vehiculelor feroviare peste aparatele de cale extreme ale statiei spre linia curenta este permisa pana la limita incintei statiei. Limita de manevra in statiile situate pe linie dubla, atunci cand linia din stanga a caii duble nu este echipata cu semnale de intrare, este semnalul de intrare al liniei normale.

(3) Depasirea limitei incintei statiei de catre convoiul de manevra sau numai de catre locomotiva, este admisa pe baza dispozitiei scrise a operatorului de circulatie. In cazul depasirii limitei incintei statiei la manevra, mecanicul trebuie avizat prin ordin de circulatie, in care se mentioneaza ora pana la care este permisa depasirea limitei incintei statiei.

Art. 187. - (1) Depasirea la manevra a semnalelor luminoase a caror indicatie ordona oprirea, cu indicatie dubioasa sau stinse, precum si a semnalelor luminoase de manevra cu lumina albastra se admite numai in cazul in care:

- a) aceste semnale nu au parcursuri de manevra centralizate electrodinamic sau electronic;
- b) sunt defecte, scoase temporar din functiune sau nu se pot manipula;
- c) se face manevra unghiulara si nu se consuma integral parcursul executat initial.

(2) In cazurile de la alin. (1), IDM dispozitor sau alt agent din subordinea acestuia din ordinul IDM dispozitor, inmaneaza mecanicului ordin de circulatie in care mentioneaza:

- a) semnalele care pot fi depasite in aceasta situatie;
- b) intervalul de timp in care se poate executa manevra in aceste conditii.

(3) In cazul in care, inainte de expirarea valabilitatii ordinului de circulatie emis conform prevederilor alin. (1) si alin. (2), apare necesitatea opririi manevrei in vederea primirii-expedierii unui tren sau executarii unei miscari de manevra cu o alta locomotiva in aceeasi zona, ordinul de circulatie se retrage de la mecanic de catre conducatorul manevrei din ordinul IDM si isi pierde valabilitatea. Conducatorul manevrei comunica mecanicului si partidei de manevra ordinul de retragere si oprire a manevrei, retrage si opreste manevra, dupa care retrage ordinul de circulatie de la mecanic si il preda celui care l-a emis.

## CAPITOLUL II

### Reguli speciale pentru manevrarea vehiculelor feroviare

Art. 188. - (1) Locomotivele si automotoarele care nu sunt in actiune se pot manevra prin triere pe cocoasa sau pe plan inclinat, numai cu agent (agenti) la frana. Pentru aceste vehicule feroviare este interzisa reducerea vitezei sau oprirea cu saboti de mana sau cu frane de cale.

(2) Locomotivele si automotoarele nu trebuie sa tamponeze si nici sa fie tamponate in timpul operatiunilor de manevra.

(3) Se interzice manevra prin impingere a automotoarelor si a remorcilor de automotor impreuna cu alte vehicule feroviare care se afla in fata acestora. Se interzice manevra prin tragere a automotoarelor si a remorcilor de automotor, in cazul in care de acestea sunt legate alte vehicule feroviare.

(4) Manevrarea locomotivelor electrice care nu sunt in actiune se face numai cu pantografele coborate.

## CAPITOLUL III

### Manevrarea vagoanelor cu marfuri periculoase

Art. 189. - (1) Manevra vagoanelor incarcate cu marfuri periculoase din categoria "explozibile" se face numai prin tragere si impingere, cu viteza de cel mult 10 km/h si cu respectarea urmatoarelor masuri suplimentare:

a) intre locomotiva si vagoanele cu care se manevreaza sa existe un grup de vagoane de siguranta avand cel putin 4 osii, goale sau incarcate cu marfuri care nu se pot deplasa longitudinal, altele decat cele din categoriile marfurilor periculoase;

b) conducatorul manevrei sa avizeze in scris pe IDM prin solicitarea de efectuare a manevrei si verbal partida de manevra, ca se manevreaza cu vagoane incarcate cu marfuri periculoase din categoria "explozibile", mentionand ca acestea au franele automate si de mana izolate;

c) IDM sa avizeze pe mecanic, prin ordin de circulatie, ca se manevreaza cu vagoane incarcate cu marfuri periculoase din categoria "explozibile", mentionandu-se ca acestea au franele automate si de mana izolate;

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

c) dupa terminarea manevrei, aceste vagoane sa fie garate pe linii special destinate, sa fie legate intre ele si asigurate cu saboti de mana, acoperite prin manipularea si eclisarea macazurilor spre alta linie si semnalizate cu discuri rosii.

(2) Liniile si conditiile de introducere, depozitare si scoatere a vagoanelor incarcate cu marfuri periculoase din categoria "explozibile" se stabilesc in PTE.

Art. 190. - (1) Manevra vagoanelor incarcate cu marfuri periculoase din categoria "radioactive" se efectueaza cu respectarea reglementarilor aprobate pentru fiecare transport in parte.

(2) Vagoanele incarcate cu marfuri periculoase din categoria "inflamabile" trebuie ferite de orice contact cu surse generatoare de incendii.

(3) Vagoanele etichetate cu eticheta "pericol" se manevreaza cu atentie, conducatorul manevrei avizand verbal pe mecanic si pe agentii din partida de manevra de existenta acestor vagoane.

Art. 191. - (1) Manevra vagoanelor cu incarcatura asezata numai pe o parte - frontal sau longitudinal - se executa cu viteza de cel mult 5 km/h, numai prin tragere si impingere fara a se depasi aparatele de cale extreme ale statiilor.

(2) In statiile cu linii electrificate, vagoanele cu marfuri pulverulente se incarca/descarca si se depoziteaza numai pe liniile stabilite in PTE, astfel incat sa nu afecteze linia de contact.

## CAPITOLUL IV

### Manevra in linie curenta

Art. 192. - (1) In linie curenta si pe liniile deservite de posturile de macazuri din linie curenta, manevra se executa din ordinul IDM dispozitor care indruma trenul sau convoiul de manevra, cu respectarea masurilor de siguranta privind executarea manevrei, precum si a urmatoarelor masuri suplimentare:

a) manevra se executa prin tragere sau impingere, numai cu vagoanele legate intre ele si la locomotiva, precum si la conducta de aer al locomotivei;

b) lasarea vehiculelor feroviare in linie curenta, fara locomotiva, este admisa numai pe portiuni de linie cu declivitate maxima de 3 ‰, a caror lungime este egala sau mai mare decat lungimea convoiului - portiuni marcate pe teren - si numai dupa asigurarea lor contra fugirii.

(2) Iesirea in linie curenta a convoiului de manevra sau numai a locomotivei care manevreaza, de pe liniile deservite de un post de macazuri in linie curenta sau de un post ajutorator de miscare, este admisa pe baza dispozitiei scrise a IDM dispozitor din statia de care apartine. In acest caz, agentul care deserveste postul va inmana mecanicului ordin de circulatie, in care va mentiona ca se poate manevra in linie curenta, precum si conditiile in care se executa manevra.

(3) Inainte de iesirea in linie curenta a unui tren sau convoi de manevra de pe liniile deservite de un post de macazuri in linie curenta sau de un post ajutorator de miscare, mecanicul ia cunostinta de compunerea si franarea trenului sau convoiului de manevra din foaia de parcurs, care se completeaza de catre conducatorul manevrei.

(4) Prevederi de amanunt privind manevra in linie curenta, se stabilesc in PTE-ul statiei de care apartine postul de macazuri in linie curenta sau postul ajutorator de miscare respectiv.

## CAPITOLUL V

### Obligatiile personalului de locomotiva la manevra

Art. 193. - Pentru manevrarea vehiculelor feroviare, respectiv efectuarea miscarilor de manevra cu locomotiva izolata, mecanicul pune locomotiva in miscare numai daca:

a) cunoaste continutul programului de manevra;

b) semnalele fixe de manevra si semnalele de circulatie care dau indicatii si pentru manevra dau indicatie permisiva, respectiv in cazurile in care nu sunt semnale fixe, agentul de la postul de macazuri da semnale corespunzatoare pentru convoiul de vehicule feroviare sau locomotiva care se manevreaza;

c) primeste semnale corespunzatoare din partea conducatorului manevrei, transmise direct sau prin alt personal din cadrul partidei de manevra.

Art. 194. - (1) Mecanicul trebuie sa se convinga de indicatia permisiva a semnalelor fixe de manevra si semnalelor de circulatie care dau indicatii si pentru manevra.

(2) In cazul cand indicatiile semnalelor respective nu sunt vizibile de pe locomotiva, mecanicul pune locomotiva in miscare numai daca primeste semnale corespunzatoare din partea conducatorului manevrei, transmise direct sau printr-un agent, si prin comunicari facute de conducatorul de manevra prin radiotelefon sau prin alte instalatii TC, cu precizarea numarului locomotivei.

(3) Prevederi de amanunt privind transmiterea comunicarii prin radiotelefon sau alte instalatii TC, referitoare la executarea manevrei, se stabilesc in PTE-ul statiei.

Art. 195. - (1) Inainte de inceperea miscarilor de manevrare a vehiculelor feroviare cu locomotive dotate din constructie cu doua posturi de conducere, mecanicul de locomotiva va ocupa postul de conducere cel mai favorabil astfel incat:

a) sa aiba cea mai buna vizibilitate a semnalelor fixe si a celor date de agentii de la posturile de macazuri si din partida de manevra;

b) sa poata urmari modul cum ruleaza vehiculele feroviare din compunerea convoiului, in special in curbe.

(2) Cand este necesara schimbarea sensului de mers al convoiului de manevra, mecanicul ramane in acelasi post de conducere din care a inceput miscarile de manevra.

(3) Schimbarea postului de conducere ales la inceperea miscarilor de manevra se va face daca:

a) celalalt post de conducere are o mai buna vizibilitate asupra semnalelor fixe si/sau a semnalelor date de agentii de la posturile de macazuri;

b) in PTE al statiei se prevede ca manevra pe o anumita linie sau portiune de linie sa se efectueze dintr-un anumit post de conducere.

(4) In toate cazurile, partida de manevra va sta tot timpul pe partea unde se afla mecanicul.

(5) In cazuri exceptionale, pe timp de viscol, ninsori abundente, furtuna, etc., mecanicul poate stabili impreuna cu conducatorul de manevra, postul de conducere favorabil pentru executarea manevrei.

Art. 196. - (1) Parcursul de manevra efectuat initial trebuie consumat integral de catre convoiul de vehicule feroviare, respectiv de catre locomotiva izolata cu care se efectueaza miscari de manevra.

(2) Cazurile in care este permisa efectuarea manevrelor cu vehicule feroviare fara consumarea integrala a parcursului de manevra efectuat sunt cuprinse in reglementarile specifice in vigoare.

Art. 197. - Personalul de locomotiva va ocupa obligatoriu postul de conducere din fata sau din dreapta sensului de mers in urmatoarele cazuri:

a) se face manevra cu locomotiva izolata;

b) convoiul de vehicule feroviare se manevreaza prin tragere ... dintr-o zona de manevra a statiei in alta;

c) se manevreaza prin tragere pe linii dotate cu opritor fix; in acest caz, viteza de tragere a convoiului va fi de cel mult 15 km/h peste ultimul macaz din parcursul de manevra care da acces spre linia cu opritor fix.

Art. 198. - (1) Mecanicul de locomotiva regleaza viteza cu care se efectueaza manevra astfel incat sa se poata asigura oprirea vehiculelor la locul stabilit, fara a se produce deteriorarea acestora sau degradarea si deplasarea incarcaturii.

(2) In timpul efectuarii miscarilor de manevra mecanicul de locomotiva va urmari in permanenta si va respecta intocmai indicatiile semnalelor fixe si semnalele date de agentii din partida trenului si/sau agentii de la posturile de macazuri.

(3) Mecanicul este obligat sa ia masuri de oprire a manevrei daca nu primeste semnale corespunzatoare din partea agentului care manipuleaza macazurile la manevra precum si din partea celorlalti agenti din partida de manevra sau daca semnalele fixe de manevra dau indicatia de oprire sau primeste semnale contradictorii din partea partidei de manevra.

(4) Mecanicul ajutor este obligat sa observe semnalele fixe care se afla pe partea sa, respectiv semnalele agentilor de la posturile de macazuri si ale agentilor din partida de manevra care se dau pe partea sa si raspunde de comunicarea corecta si la timp a acestora catre mecanic.

Art. 199. - (1) Pe timpul stationarii locomotivei de manevra, mecanicul poate parasii locomotiva numai in cazurile prevazute de reglementarile specifice in vigoare, dupa asigurarea locomotivei contra pornirii din loc si numai dupa avizarea conducatorului de manevra.

(2) Pe timpul cat mecanicul nu se afla pe locomotiva, in postul de conducere trebuie sa ramana mecanicul ajutor, respectiv fochistul.

(3) In cazul conducerii simplificate, parasirea locomotivei de catre mecanic se poate face numai dupa ce a oprit motorul Diesel al locomotivei, respectiv a deconectat disjunctorul si a coborat pantograful la LE, a asigurat locomotiva contra pornirii din loc si numai dupa ce a avizat conducatorul de manevra, care va lua loc in cabina de conducere.

Art. 200. - (1) Mecanicul locomotivei de manevra este obligat sa solicite personalului competent alimentarea cu combustibil si lubrifianti a locomotivei ori de cate ori este necesar.

(2) La terminarea programului de lucru la manevra, mecanicul va verifica datele privind serviciile prestate, inscrise de catre impiegatul de miscare de serviciu in foaia de parcurs.

Art. 201. - In timpul efectuarii operatiunilor de manevrare a vehiculelor feroviare, personalului de locomotiva ii este interzis:

a) sa poarte cu personalul din partidele de manevra, direct, prin radiotelefon sau instalatii TC, convorbiri ce nu sunt in legatura cu efectuarea serviciului;

b) sa permita accesul personalului din partida de manevra in afara sarcinilor de serviciu in postul de conducere al locomotivei;

c) sa manevreze convoaie de vehicule feroviare cu tonaje mai mari decat cele prevazute in PTE al statiei. In situatia in care puterea locomotivei este insuficienta pentru efectuarea miscarilor de manevra, va solicita conducatorului manevrei reducerea numarului de vehicule din convoi, respectiv remorcarea convoiului cu mai multe locomotive, daca reglementarile specifice in vigoare permit acest mod de lucru;

d) sa puna locomotiva sau convoiul de vehicule feroviare in miscare numai in baza comunicarilor efectuate prin radiotelefon sau instalatii TC, fara respectarea reglementarilor specifice in vigoare.

## Partea a VII-a

### Circulatia trenurilor pe sectii cu conducere centralizata si dispecher

## CAPITOLUL I

### Circulatia trenurilor pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei

Art. 202. - (1) Pe anumite sectii de circulatie stabilite de gestionarul infrastructurii feroviare, circulatia trenurilor si manevra vehiculelor feroviare se poate face pe baza ordinilor operatorului de circulatie, transmise direct unor agenti denumiti in continuare agenti ai punctelor de sectionare, utilizand sistemul denumit "conducerea centralizata a circulatiei trenurilor".

(2) Activitatea de miscare in punctele de sectionare, posturile ajutatoare de miscare si posturile de macazuri din linie curenta de pe aceste sectii se efectueaza de catre agentul punctului de sectionare.

(3) Agentul punctului de sectionare poate fi IDM, revizor de ace sau acar. In cazul punctelor de sectionare cu mai mult de doua directii de mers si in cazul punctelor de sectionare care delimiteaza sectia de circulatie cu conducere centralizata, cu exceptia statiilor infundate, agentul punctului de sectionare trebuie sa fie IDM.

(4) Administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare poate stabili si alte cazuri decat cele de la alin. (3), in care agentul punctului de sectionare trebuie sa fie IDM.

Art. 203. - (1) La executarea serviciului pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, personalul este obligat sa respecte pe langa reglementarile specifice acestui sistem de circulatie si dispozitiile cuprinse in reglementarile specifice in vigoare, care trebuie intelese si aplicate in totalitatea lor.

(2) Din punct de vedere al executarii atributiilor de serviciu, agentii punctelor de sectionare sunt in subordinea operatorului de circulatie.

(3) Personalul de locomotiva si de tren, care lucreaza pe sectiile de circulatie de la alin. (1), este obligat sa execute dispozitiile operatorului de circulatie transmise prin agentul punctului de sectionare.

Art. 204. - (1) Ocuparea liniei curente de catre un tren care pleaca dintr-un punct de sectionare, se face din dispozitia scrisa a operatorului de circulatie, transmisa mecanicului prin ordin de circulatie, inmanat sub

semnatura, cu numar si ora, de catre agentul punctului de sectionare si numai in baza indicatiei de liber a semnalului de iesire, acolo unde exista, precum si a semnalului "pornirea trenului", dat de catre agentul punctului de sectionare.

(2) Ocuparea liniei curente de catre un tren care circula fara oprire printr-un punct de sectionate se face din dispozitia scrisa a operatorului de circulatie, transmisa in scris cu numar si ora, prin ordin de circulatie inmanat mecanicului sub semnatura, in ultimul punct de sectionare in care trenul a avut oprire. Trecerea trenului prin punctul de sectionare se face numai in baza indicatiei de liber a semnalului de iesire, acolo unde exista sau a semnalului de "trecere fara oprire" a trenului, dat de catre agentul punctului de sectionare, acolo unde nu exista semnal de iesire.

(3) Dispozitia operatorului de circulatie pentru ocuparea liniei curente de catre un tren, transmisa prin ordin de circulatie, contine si eventualele conditii de circulatie, inscrite de catre agentul punctului de sectionare.

(4) In cazul in care agentul punctului de sectionare este IDM, iar trenul de marfa se expediază de catre revizorul de ace sau de catre acar, ordinul de circulatie care contine dispozitia operatorului de circulatie pentru ocuparea liniei curente se inmaneaza, mecanicului sub semnatura, din ordinul IDM. Mecanicul pune trenul in miscare numai dupa ce a luat la cunostinta continutul ordinului de circulatie si numai pe baza indicatiei de liber a semnalului de iesire, daca exista, precum si a semnalului "pornirea trenului".

Art. 205. - (1) Cand necesitatile impun oprirea trenului intr-un punct de sectionare, prin care trenul urma sa circule fara oprire, conform livretului de mers, acesta va fi oprit in baza indicatiei semnalelor de circulatie, conform prevederilor din reglementarile specifice in vigoare. In cazul in care semnalele de circulatie sunt scoase din functiune sau punctul de sectionare nu este inzestrat cu semnale de circulatie, trenurile vor fi oprite de personalul ce deserveste punctul de sectionare cu semnale date cu instrumente portative.

(2) Suprimarea opririi unui tren de marfa intr-un punct de sectionare, in care dupa mers trenul are prevazuta oprire, se face numai pe baza dispozitiei operatorului de circulatie, transmisa mecanicului prin ordin de circulatie in ultimul punct de sectionare in care trenul are oprire.

Art. 206. - (1) Intrarea trenului in punctele de sectionare inzestrate cu semnale de intrare se face conform prevederilor din reglementarile specifice.

(2) Intrarea trenului in punctele de sectionare inzestrate cu indicatoare permanente pentru acoperirea acestora, se face fara sa fie necesara prezenta agentului punctului de sectionare, la primul aparat de cale din parcursul de intrare.

Art. 207. - (1) In punctele de sectionare inzestrate cu indicatoare permanente pentru acoperirea acestora, in cazul incrucisarilor de trenuri, ordinea de intrare a acestora se stabileste de catre operatorul de circulatie, prin dispozitia de expediere/primire a trenului, care se aduce la cunostinta mecanicilor trenurilor respective prin ordin de circulatie, cu numar si ora.

(2) Trenul care urmeaza sa intre primul, se gareaza in punctul de sectionare, fara sa fie necesara prezenta agentului punctului de sectionare, la primul aparat de cale din parcursul de intrare. Mecanicul primului tren care intra in punctul de sectionare semnalizeaza ca a garat trenul prin trei sunete scurte date cu fluierul sau sirena locomotivei sau a automotorului.

(3) Trenul care urmeaza sa intre al doilea, se gareaza in punctul de sectionare numai in prezenta agentului punctului de sectionare postat la primul aparat de cale din parcursul de intrare si in baza semnalului "inainte", dat de catre acesta, indiferent de pozitia locomotivei. Agentul punctului de sectionare da semnalul "inainte" pentru cel de-al doilea tren, numai dupa ce mecanicul primului tren a semnalizat ca a garat trenul.

(4) Mecanicul trenului care a fost instiintat ca va intra al doilea in punctul de sectionare. Daca nu primeste semnalul "inainte" dat de catre agentul punctului de sectionare postat la primul aparat de cale din parcursul de intrare, trebuie sa opreasca trenul inaintea primului aparat de cale de la intrare.

Art. 208. - In cazul in care intervine necesitatea schimbarii liniei de garare, din directa in abatuta si mecanicul nu a fost avizat, se vor lua masuri de oprire a trenului inaintea primului aparat de cale cu semnale de oprire date cu instrumente portative, de catre agentul punctului de sectionare. Dupa oprire, intrarea trenului in punctul de sectionare se face pe baza semnalului "inainte", dat de langa locomotiva de catre agentul punctului de sectionare, cu viteza de cel mult 20 km/h pana la gararea trenului in punctul de sectionare.

Art. 209. - (1) Gararea, iesirea si trecerea trenurilor in/prin punctul de sectionare situat pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, se verifica de catre agentul punctului de sectionare.



(2) După gararea trenului de marfa în punctul de sectionare, agentul punctului de sectionare este obligat să confirme gararea trenului dincolo de marca de siguranță de la urma 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 marcele de siguranță datorită lungimii sale, staționarea trenului peste marcele 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 sectionare pentru ca:

- a) partea din urma a trenului să rămână peste marca de siguranță de la urma trenului;
- b) trenul să fie tras înainte și locomotiva trenului să stăioneze peste marca de siguranță de la ieșire;
- c) trenul să fie fractionat și garat pe două sau mai multe linii.

(4) Dispoziția operatorului de circulație se aduce la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație întocmit de către agentul punctului de sectionare.

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 franate real, a masei necesare de franat și a lungimii trenului, atunci când intervin modificări în compunerea trenului.

(2) Masa brută a trenului, masa franată real, masa necesară de franat 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 franelor de mână" se completează de către agentul punctului de sectionare - 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 sectionare 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 sectionare 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 sectionare 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 sectionare 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 sectionare respectiv.

(2) După oprirea trenului la semnalul de intrare sau la indicatorul permanent de acoperire, acesta va fi primit în punctul de sectionare numai însoțit de agentul punctului de sectionare respectiv, cu ordin de circulație.

(3) Dacă agentul punctului de sectionare 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 sectionare lipsește, să stabilească împreună cu operatorul de circulație condițiile de intrare a trenului în punctul de sectionare 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 sectionare 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 Plansa 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 in continuare foaie de parcurs - reprezinta documentul primar prin care:

- a) se tine evidenta prestatiei fiecarei locomotive si a consumurilor de energie, combustibili si lubrifianti utilizate pentru efectuarea respectivei prestatii;
- b) se tine evidenta activitatii personalului de locomotiva, pe perioada cat efectueaza serviciu in remorcarea trenurilor si/sau la manevra;
- c) se transmite mecanicului informatii privind trenul remorcat;
- d) se evidentiaza situatiile speciale privind siguranta circulatiei aparute in circulatia trenurilor si la manevra vehiculelor feroviare.

(2) Formatul foi de parcurs, precum si continutul acesteia este unic pentru toti operatorii de transport feroviar si este prezentat in formularul anexat.

(3) Fiecare operator de transport feroviar este obligat sa-si procure foile de parcurs si sa asigure gestiunea acestora in conformitate cu prevederile prezentelor instructiuni.

(4) Inregistrările in foaia de parcurs se efectueaza numai in conformitate cu prezentele instructiuni si reglementarile specifice in vigoare.

Art. 2. - (1) Personalul cu sarcini in manipularea si completarea foi de parcurs este urmatorul:

- a) seful de tura din unitatea de tractiune;
- b) mecanicul de locomotiva;
- c) agentul de la postul de control al unitatii de tractiune;
- d) impiegatul de miscare din statie;
- e) seful de tren, respectiv seful de manevra de sectie;
- f) revizorul tehnic de vagoane;
- g) agentul autorizat in cazurile cuprinse in reglementarile specifice in vigoare;
- h) personalul de specialitate din cadrul OTF;
- i) gestionarul de combustibili si lubrifianti din unitatea de tractiune;
- j) alt personal care insoteste trenul, conform reglementarilor specifice in vigoare.

(2) Personalul nominalizat la alin. (1) este obligat:

- a) sa utilizeze foaia de parcurs numai in conformitate cu reglementarile specifice in vigoare;
- b) sa efectueze in foaia de parcurs numai inregistrările care ii revin prin reglementarile specifice in vigoare, ramanand raspunzator de exactitatea datelor inscrise;
- c) sa pastreze in buna stare foaia de parcurs.

Art. 3. - Completarea rubricilor care sunt casetate si numerotate se va face dupa urmatoarele reguli:

- a) datele vor fi aliniate la dreapta campului respectiv, eventualele spatii libere ramanand in stanga;
- b) elementele datei (zi, luna, ora, minut) se vor inscrie din doua cifre, punandu-se 0 (zero) in fata elementului de date constituit dintr-o cifra, Exemplu: data 23 mai ora 8 si 10 min. se va scrie:

zi	luna	ora	min.
23	05	08	10

c) datele care sunt codificate, vor completa integral casetele din campul corespunzator. Exemple: cod locomotiva, cod unitate de tractiune, cod gestiune;

d) fiecare cifra va fi scrisa clar intr-o singura caseta numerotata, pentru a nu da posibilitatea interpretarii gresite;

c) inscrierea datelor in foile de parcurs se va face numai cu pasta albastra sau cu cerneala, cu deosebita atentie, fara stersaturi sau modificari de caractere. Eventualele date inscrise eronat se vor anula prin barare cu o linie orizontala si se vor inscrie datele corecte, eventual folosind randul urmator.

Art. 4. - Prelucrarea datelor din foaia de parcurs se poate face manual sau computerizat, pe calculatoare dotate cu soft specializat.

## Capitolul II

### Indatoririle sefului de tura din unitatea de tractiune privind completarea si manipularea foii de parcurs

Art. 5. - (1) Foaia de parcurs se emite de regula de catre personal al operatorului de transport feroviar incadrat in functia de sef tura tractiune.

(2) Operatorul de transport feroviar poate stabili alt personal care sa indeplineasca sarcinile sefului de tura cu respectarea tuturor conditiilor prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(3) Mecanicul de locomotiva poate emite foaie de parcurs pentru serviciul pe care urmeaza sa il presteze, numai in conditiile prevazute in prezentele instructiuni.

Art. 6. - (1) Inainte de prezentarea personalului de locomotiva, seful de tura din unitatea de tractiune completeaza matca foii de parcurs cu urmatoarele date:

- a) codul locomotivei;
- b) denumirea unitatii de tractiune care emite foaia de parcurs;
- c) numarul trenului;
- d) numele mecanicului;
- e) data emiterii foii de parcurs.

(2) Pe foaia de parcurs propriu-zisa seful de tura din unitatea de tractiune completeaza urmatoarele rubrici:

a) "OTF" cu denumirea operatorului de transport feroviar caruia ii apartine locomotiva si/sau personalul de locomotiva. Denumirea operatorului de transport feroviar poate fi inscrisa odata cu tiparirea foii de parcurs sau cu ajutorul unei stampile;

b) "emitent" cu denumirea operatorului de transport feroviar si/sau a unitatii de tractiune care emite foaia de parcurs;

c) "seria", "nr." si "anul", cu seria si numarul foii de parcurs, respectiv cu anul emiterii foii de parcurs - coloanele 0-4;

d) "cod locomotiva" cu codul locomotivei respective - coloanele 5-11. Pentru WIT-uri se va inscrie nr. 1111 in coloanele 5-8, iar in coloanele 9-11 se vor inscrie in cele care indica nr. WIT-ului (cifrele 9, 10 si 11 din numarul de 12 cifre ale acestuia);

e) "cod unitate de domiciliu locomotiva" cu codul SIRUES al unitatii de tractiune in al carei parc de exploatare se afla locomotiva;

f) "regim de lucru" cu regimul de lucru al personalului de locomotiva - coloana 18 cu o cifra reprezentand modul de utilizare a personalului de locomotiva - in turnus, in tura, zilnic, in deplasare, insotitor sau alte activitati. Fiecare operator de transport feroviar va stabili activitatile specifice pentru care va folosi personalul de locomotiva si codificarea acestor activitati;

g) "predarea sau remizarea anterioara a locomotivei" cu ziua, luna ora si minutul remizarii anterioare a locomotivei - coloanele 19-26 - cu datele corespunzatoare remizarii locomotivei in unitatea de tractiune, consemnate in registrul de circulatie al sefului de tura;

h) "mecanic" si "mecanic aj.", cu numele si prenumele mecanicului, respectiv ale mecanicului ajutor. Daca locomotiva este condusa si deservita in sistem simplificat, fara mecanic ajutor, rubrica "mecanic aj." si coloanele 35-42 se vor bara cu o linie in diagonala;

i) "prezentarea echipei la serviciu" CLI ziua, luna ora si minutul prezentarii echipei de locomotiva - coloanele 43-50.

(3) Daca personalul de locomotiva va fi insotit de personal aflat in stagii de practica, seful de tura va completa rubrica "personal in practica" cu numele acestuia, iar la rubrica "prezentat" va inscrie data si ora prezentarii la serviciu a acestui personal.

(4) Daca personalul de locomotiva este programat sa intre intr-o perioada de odihna intr-un dormitor amenajat la o statie, seful de tura va emite o foaie de parcurs pentru comanda care urmeaza dupa perioada de odihna, pe care o va inmana mecanicului de locomotiva.

Art. 7. - (1) Pe foaia de parcurs a personalului de locomotiva si automotor prezentat la serviciu de rezerva seful de tura completeaza rubricile:

- a) "mecanic";
- b) "mecanic aj.";

c) "prezentarea echipei la serviciu".

(2) Pe perioada cat personalul de locomotiva si automotor asteapta in unitatea de tractiune in rezerva, foaia de parcurs este pastrata de seful de tura.

(3) Daca personalul de locomotiva prezentat la serviciul de rezerva va fi indrumat cu o locomotiva din unitatea de tractiune respectiva, seful de tura va mai completa rubricile "cod locomotiva" si "cod imitate de domiciliu locomotiva".

(4) Daca personalul de locomotiva prezentat la serviciul de rezerva se indruma "regie", seful de tura va completa rubricile specifice indrumarii regie.

Art. 8. - (1) Pe foaia de parcurs a personalului de locomotiva si automotor prezentat la serviciu in unitatea de tractiune, care va fi indrumat regie pana la o statie unde va prelua locomotiva, seful de tura va completa rubricile:

a) "regim de lucru";

b) "mecanic";

c) "mecanic aj.";

d) "prezentarea echipei la serviciu".

(2) Datele din rubrica "regia personalului de locomotiva" se completeaza astfel:

a) "nr. tren" - cu numarul de tren cu care va calatori pana la statia de unde va prelua locomotiva;

b) "disp. RC" - cu numarul dispozitiei de indrumare a personalului de locomotiva si automotor sau conform programului de lucru, daca regia este prevazuta in program;

c) "statia de plecare";

d) "ora plecarii".

(3) Daca personalul de locomotiva se indruma la statia unde va prelua locomotiva in tranzit cu mijloace auto, seful de tura va mentiona la rubrica "nr. tren" numarul de inmatriculare a autoturismului sau numarul mijlocului de transport in comun cu care se va efectua deplasarea.

(4) Dupa inscrierea datelor privind regia personalului de locomotiva, seful de tura va semna in rubrica "sef de tura" si va aplica stampila.

Art. 9. - (1) La prezentarea personalului de locomotiva in vederea indrumarii la seful de tura, acesta va inscrie numele si prenumele mecanicului si, dupa caz, a mecanicului ajutor in rubrica "verificarea starii generale" si va efectua verificarea starii generale de aptitudine pentru efectuarea serviciului la siguranta circulatiei, conform reglementarilor specifice in vigoare.

(2) In prezenta sefului de tura, mecanicul si mecanicul ajutor vor semna in rubrica "Sunt odihnit si in stare normala". Seful de tura va inscrie rezultatul verificarilor prin mentiunile "apt" respectiv "inapt" precum si ora si minutul verificarii starii generale in rubricile respective, va semna in rubrica "sef tura (IDM)" si va aplica stampila.

(3) Dupa completarea datelor prevazute la alin. (2), in cazul in care starea generala a personalului de locomotiva permite acestuia executarea serviciului, seful de tura va proceda la completarea observatiilor si precizarilor privind siguranta circulatiei in rubrica "Precizari privind siguranta circulatiei", iar daca spatiul este insuficient se va utiliza in acest scop si rubrica "Mentiuni asupra trenurilor" din cap. I al formularului Foaia de parcurs. Seful de tura va face si verbal recomandari privind efectuarea serviciului la siguranta circulatiei.

(4) In situatia cand unul sau ambii membri ai echipei de locomotiva au fost gasiti inapti pentru serviciu, dupa inscrierea mentiunii "inapt" in rubrica special destinata, seful de tura va anula foaia de parcurs prin bararea in diagonala cu o linie de culoare rosie. Foaia de parcurs anulata va fi atasata la dosarul de cercetare care se intocmeste conform instructiunilor in vigoare.

Art. 10. - Dupa terminarea inregistrarii tuturor datelor si verificarea corectitudinii celor inscrise, seful de tura din unitatea de tractiune va semna in rubrica "predat" si va aplica stampila, dupa care va preda foaia de parcurs mecanicului.

Art. 11. - (1) La intrarea cu locomotiva in unitatea de tractiune, dupa efectuarea operatiilor prevazute in reglementarile specifice in vigoare, mecanicul se va prezenta la seful de tura si va preda foaia de parcurs.

(2) Seful de tura va verifica datele inscrise in foaia de parcurs, dupa care va inscrie in rubrica "iesirea echipei din serviciu" - in coloanele 51-56 - ziua, ora si minutul iesirii din serviciu a personalului de locomotiva care a predat locomotiva in unitatea de tractiune.

(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 semnatura 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 anularii trenului pentru care a fost comandat, șeful de tură va înscrice 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 odihna la dormitorul amenajat în cadrul unității de tracțiune, șeful de tură va menționa la rubrica "odihna personalului" ora intrării personalului la odihna 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) Iesirea 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 stampila.

(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 odihna la dormitorul unității de tracțiune, care va fi predată șefului de tură numai după terminarea perioadei de odihna.

Art. 12. - În unitățile de tracțiune care nu au post de control, șeful de tură va înregistra iesirea/intrarea locomotivei în unitatea de tracțiune în rubrica "iesit locomotivă la post control" respectiv "intrat locomotivă la post control" prin înscrierea zilei, lunii, orei și minutului - în coloanele 57-60 respectiv coloanele 61-64.

### Capitolul III

#### Indatoririle 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 stampilată de către șeful de tură. În caz de neconcordanțe va solicita pe loc clarificarea acestora.

(2) Mecanicul de locomotivă va înscrice 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 înscrice de către mecanic, conform alin. (2).

(4) Dacă locomotivă 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 iesirea/intrarea cu locomotivă la postul de control al unității de tracțiune, mecanicul va înmâna personal sau prin mecanic 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) In situatiile cand remorcarea trenului se face cu mai multe locomotive, legate sau nelegate la tren, active sau inactive, mecanicul va solicita IDM din statia unde se ataseaza locomotivele la tren, completarea rubricii "personal de tractiune si celelalte locomotive in actiune", pentru toate celelalte locomotive.

(3) Inainte de a pleca cu trenul din statia de indrumare, mecanicul ia la cunostinta observatiile inscrise de IDM si revizorul tehnic de vagoane in rubrica "Mentiuni asupra trenurilor" - cap. I din Formularul Foaia de parcurs - dupa care va semna de luare la cunostinta in partea de jos a acestei rubrici.

Art. 16. - (1) La rubrica "Mentiuni asupra trenurilor" mecanicul de locomotiva mai face inscrieri in urmatoarele cazuri:

- a) primirea acceptului de a da trenul inapoi in statie;
- b) solicitarea locomotivei de ajutor;
- c) renuntarea la locomotiva de ajutor solicitata;
- d) producerea unui eveniment sau accident feroviar in linie curenta si comunicarea acestuia catre IDM.

(2) In cazurile de la alin. (1) mecanicul inscrie in foaia de parcurs a locomotivei urmatoarele:

a) numele statiei de la care s-a primit acceptul de a da trenul inapoi in statie, la care s-a cerut locomotiva de ajutor, respectiv de la care s-a primit incuviintarea de a renunta la locomotiva de ajutor sau la care a fost avizat accidentul sau evenimentul feroviar in linie curenta;

b) numarul dispozitiei din registrul unic de cai libere, comenzi si miscare si ora la care s-a primit confirmarea de la IDM;

c) numele si prenumele IDM de la care a primit comunicarea.

Art. 17. - (1) In situatiile prevazute in reglementarile specifice in vigoare in care prezentarea personalului de locomotiva se face prin program intr-o statie fara a se prezenta in prealabil la unitatea de tractiune pentru primirea foii de parcurs, operatorul de transport feroviar poate inzestra personalul de locomotiva sau locomotiva cu convolute de foi de parcurs complete - matca si foaie de parcurs.

(2) In situatiile prevazute la alin. (1) mecanicul va emite foaie de parcurs si va completa, dupa caz, datele din cap. I al formularului Foaia de parcurs prevazute la art. 6, alin. (1), (2), (3), art. 8, alin. (1) si (2) din prezenta anexa, dupa care se va prezenta la IDM din statie in vederea verificarii starii generale.

(3) La incheierea programului de lucru mecanicul va efectua inscrierile prevazute la art. 11 din prezenta anexa.

(4) Prescriptii privind emiterea si completarea foilor de parcurs de catre mecanicul de locomotiva, precum si pentru primirea - predarea convolutelor de foi de parcurs inainte si dupa completare se stabilesc de operatorul de transport feroviar prin reglementari speciale.

Art. 18. - (1) In cap. II al formularului Foaia de parcurs, mecanicul va completa rubrica "cod locomotiva" - coloanele 5-11 - cu codul locomotivei respective.

(2) In cazul trenurilor de marfa, la trecerea prin statiile frontiera intre regionala din care s-a expedit trenul si regionala imediat urmatoare parcursa de tren, mecanicul va inscrie ora si minutul trecerii prin statia respectiva.

Art. 19. - (1) In cap. III al formularului Foaia de parcurs, mecanicul va inregistra date privind:

- a) plecarea din statia de indrumare a trenului, respectiv din statia unde s-a luat in primire locomotiva,
- b) sosirea in statia de destinatie sau in care se preda in tranzit locomotiva;
- c) pentru trenurile de calatori - opririle in alte puncte de sectionare decat cele prevazute in livretul de mers;
- d) pentru trenurile de marfa si locomotivele izolate - toate opririle, inclusiv cele prevazute in livretul de mers;
- e) opririle la semnale, precum si opririle neprevazute in linie curenta;
- f) numele statiei de frontiera de regionala sau frontiera de tara, cu ora de sosire si ora de plecare sau trecere;
- g) stationarile cu motorul Diesel oprit;
- h) alte date legate de circulatia trenurilor conform reglementarilor specifice in vigoare;
- i) pentru locomotivele Diesel: date privind cantitatile de combustibil din rezervorul locomotivei primite si predate.

(2) Rubricile care vor fi completate in aceste cazuri prevazute la alin. (1) sunt urmatoarele:

- a) "stat. cu motor oprit" cu perioada de timp in care locomotiva a stationat cu motorul Diesel oprit, exprimata in minute;
- b) "nr. tren" cu numarul trenului respectiv;

c) "denumire statie sau punctul de sectionare" cu denumirea statiei, a altui punct de sectionare sau a locului in linie curenta unde trenul a fost oprit;

d) "sosire" cu ora si minutul opririi trenului;

e) "plecare" cu ora si minutul punerii in miscare a trenului;

f) "mentiuni la indrumare sosire" cu motivele opririlor accidentale.

(3) La luarea in primire a locomotivei in tranzit intr-o statie, mecanicul va inscrie in rubrica "mentiuni la indrumare/sosire": mentiunile "primit locomotiva in statia ..... la data ..... ora ....." va semna de primire si va solicita celuilalt mecanic semnatura de predare a locomotivei.

(4) La predarea locomotivei in tranzit intr-o statie, mecanicul va inscrie in rubrica "mentiuni la indrumare sosire": mentiunile "predat locomotiva in statia ..... la data ..... ora ....." va semna de predare si va solicita celuilalt mecanic semnatura de primire.

Art. 20. - (1) In cap. IV al formularului Foaia de parcurs se vor completa date privind alimentarea cu combustibili, lubrifianti si apa tehnologica a locomotivelor si vagoanelor WIT.

(2) Duplicatele bonurilor de consum se completeaza obligatoriu cu ajutorul hartiei copiative (indigo). Pentru completarea datelor pe bonurile de consum din cadrul foii de parcurs mecanicul va plia foaia de parcurs in partea de jos a acesteia astfel incat unicatele bonurilor sa se suprapuna corect peste duplicate.

(3) Pe bonurile de consum mecanicul va completa urmatoarele rubrici:

a) "serie" si "numar foaie" - coloanele 0-4 - cu seria si numarul foii de parcurs pe care-l va prelua din rubrica similara din cap. I al formularului Foaia de parcurs - coloanele 0-4;

b) "cod locomotiva" - coloanele 5-11 - cu codul locomotivei respective;

c) "cod unitate de domiciliu locomotiva" - coloanele 13-17 - cu codul unitatii de tractiune de care apartine locomotiva, acelasi ca in rubrica similara din cap. I in coloanele 13-17;

d) "data" - coloanele 26-29 - cu ziua si luna cand se face alimentarea locomotivei.

(4) Dupa alimentarea locomotivei, mecanicul verifica datele inscrise de gestionar pe bonul de consum, dupa care isi va inscrie numele, prenumele si va semna in rubrica "mecanic" din partea de jos a bonului.

(5) Bonurile nefolosite din foaia de parcurs se anuleaza de catre mecanic prin bararea cu doua linii in diagonala si inscrierea in clar a mentiunii "anulat" atat pe unicatul cat si pe duplicatul bonului de consum.

## Capitolul IV

### Indatoririle agentului de la postul de control privind completarea si manipularea foii de parcurs

Art. 21. - (1) La iesirea locomotivei din unitatea de tractiune, respectiv in momentul sosirii acesteia la postul de control, mecanicul preda personal sau prin mecanicul ajutor foaia de parcurs agentului de la acest post, care inregistreaza in rubrica "iesit locomotiva la post control", ziua si luna in rubricile respective, iar ora si minutul in coloanele 57-60.

(2) Dupa inscrierea datelor de la alin. (1) agentul aplica stampila postului, semneaza la rubrica "ss agent post control" si efectueaza inregistrările necesare in registrul de intrari-iesiri locomotive, dupa care preda mecanicului foaia de parcurs.

(3) Intrarea locomotivei in unitatea de tractiune, respectiv sosirea locomotivei la postul de control, se consemneaza de catre agentul de la postul de control prin inscrierea in rubrica "intrat locomotiva la post control", a zilei si lunii in rubricile "ziua - luna", respectiv a orei si minutului in coloanele 61-64.

(4) Dupa inscrierea datelor de la alin. (3) agentul aplica stampila postului, semneaza la rubrica "ss agent post control" si efectueaza inregistrările necesare in registrul de intrari-iesiri locomotive dupa care preda mecanicului foaia de parcurs.

(5) Aplicarea stampilei de catre agent se face cu deosebita atentie astfel incat sa nu fie afectate rubricile vecine celei rezervate pentru stampila si semnatura agentului de la postul de control.

(6) Mecanicul este obligat sa verifice daca datele inscrise de agent in foaia de parcurs corespund realitatii si sunt inscrise in rubrica corespunzatoare.

Capitolul V  
Indatoririle impiegatului de miscare privind completarea si  
manipularea foii de parcurs

Secțiunea 1  
Indatoririle impiegatului de miscare privind completarea si  
manipularea foii de parcurs la prezentarea pentru  
serviciu in statie a personalului de locomotiva

Art. 22. - (1) Prezentarea pentru serviciu in statie a personalului de locomotiva se face in conformitate cu prevederile din PTE si cu respectarea reglementarilor specifice in vigoare.

(2) IDM verifica starea generala a personalului de locomotiva, dupa care mecanicul si mecanicul ajutor confirma sub semnatura in rubrica "Sunt odihnit si in stare normala" din cap. I al formularului Foaia de parcurs, ca sunt odihniti si in stare normala. IDM inscrie in dreptul numelui mecanicului si mecanicului ajutor din rubrica "verificarea starii generale" una din mentiunile "apt" sau "inapt", ora si minutul, dupa care va semna si va aplica stampila la rubrica "ss sef tura (IDM)".

(3) Precizarile privind siguranta circulatiei vor fi inregistrate in rubrica "precizari privind siguranta circulatiei".

(4) In situatia cand unul sau ambii membri ai echipei de locomotiva au fost gasiti inapti pentru serviciu, dupa inscrierea mentiunii "inapt" in rubrica special destinata, IDM va anula foaia de parcurs prin bararea in diagonala cu o linie de culoare rosie si va lua masuri de avizare a operatorului de circulatie si a operatorului de transport feroviar caruia ii apartine respectivul personal. Foaia de parcurs anulata va fi inmanata reprezentantilor operatorului de transport feroviar pentru a fi atasata la dosarul de cercetare care se intocmeste conform instructiunilor in vigoare.

(5) In cap. I al formularului Foaia de parcurs, IDM completeaza urmatoarele rubrici:

a) "prezentarea echipei la serviciu" - coloanele 43-50 - cu ziua, luna, ora si minutul de prezentare pentru serviciu;

b) "iesit locomotiva la post control" cu mentiunea "tranzit".

Art. 23. - In situatia in care personalul de locomotiva este indrumat regie, IDM completeaza rubrica "regia personalului de locomotiva" din cap. I al formularului Foaia de parcurs, cu numarul trenului, numarul dispozitiei operatorului de circulatie, statia de plecare, data si ora plecarii, dupa care aplica stampila statiei si semneaza in rubrica "ss sef tura (I.D.M)".

Art. 24. - Daca personalul de locomotiva urmeaza sa efectueze o perioada de odihna in dormitorul statiei, IDM va mentiona la rubrica "odihna personalului" ora intrarii personalului de locomotiva la odihna si ora la care personalul de locomotiva se prezinta pentru comanda urmatoare. Pentru comanda urmatoare personalul de locomotiva va prezenta IDM foaia de parcurs pentru noua comanda in vederea completarii datelor, conform prezentelor instructiuni.

Art. 25. - (1) In statiile unde se ataseaza locomotive de multipla tractiune sau locomotive care urmeaza sa circule inactive in compunerea trenului, fara a participa la remorcarea acestuia, IDM inscrie in foaia de parcurs a fiecarei locomotive in rubrica "personal de tractiune si celelalte locomotive in actiune", urmatoarele date:

a) numarul trenului;

b) numele mecanicului/ mecanicilor celorlalte locomotive;

c) unitatea/unitatile de tractiune de domiciliu al mecanicului/mecanicilor, cu precizarea operatorului de transport feroviar;

d) codul locomotivei/locomotivelor;

e) in functie de pozitia locomotivei in tren se inscrie una din urmatoarele mentiuni:

- "titulara" pentru locomotiva din capul trenului;

- "multipla", "intercalata" respectiv "impingatoare" pentru fiecare din celelalte locomotive active la tren;

- "inactiva" daca locomotiva nu participa la remorcarea trenului.

f) statia unde este atasata locomotiva/locomotivele respective;

g) statia unde urmeaza sa fie detasata/detasate locomotiva/locomotivele respective.



(2) O locomotiva este "inactiva" atunci cand aceasta nu participa la remorcarea trenului, forta sa de tractiune nefiind necesara sau nefiind disponibila pentru remorcarea trenului.

(3) Cand in fata locomotivei care a fost "titulara", se ataseaza o alta locomotiva, locomotiva care s-a atasat in capul trenului devine "titulara", iar cea de-a doua devine "multipla" daca participa la remorcarea trenului, respectiv "inactiva" daca nu mai participa la remorcarea trenului.

(4) Dupa completarea si verificarea datelor inregistrate, IDM semneaza si aplica stampila statiei in rubrica "predat" si in rubrica "Mentiuni asupra trenurilor" din cap. I al formularului Foaia de parcurs, daca s-au inregistrat observatii referitoare la compunerea sau circulatia trenului respectiv, dupa care preda mecanicului foaia de parcurs.

(5) Mecanicul are obligatia de a verifica daca cele inscrise de catre IDM in foaia de parcurs, sunt conforme cu realitatea.

## Secțiunea a 2-a

Indatoririle impiegatului de miscare privind completarea si manipularea  
foii de parcurs in statiile de indrumare, din parcurs si de destinatie  
a trenurilor in care se modifica compunerea trenurilor sau se  
efectueaza operatii de manevrare a vehiculelor feroviare

Art. 26. - IDM din statiile de indrumare, din parcurs si de destinatie a trenurilor vor inregistra in cap. II si cap. III, ale formularului Foaia de parcurs, date referitoare la compunerea trenurilor sau activitatea locomotivelor in statii.

Art. 27. - (1) La expedierea trenurilor din statiile de compunere si/sau cand se modifica compunerea trenului prin atasari-detasari de vagoane se completeaza datele in cap. II si III ale formularului Foaia de parcurs.

(2) In situatiile prevazute la alin. (1), in cap. II al formularului Foaia de parcurs, IDM completeaza rubricile;

- a) "numar tren" - coloanele 15-19 cu numarul trenului;
- b) "cod statie" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al statiei de compunere-expediere sau de prelucrare in parcurs a trenului;
- c) "plecare" - coloanele 25-28 - cu ora si minutul cand se expediaza trenul;
- d) "masa neta" - cu masa neta a trenului exprimata in tone in rubrica "calatori" - coloanele 38-40 - pentru trenurile de calatori si in rubrica "marfa" - coloanele 41-44 - pentru trenurile de marfa;
- e) "tone brute" - coloanele 45-48 - cu tonajul brut al trenului exprimat in tone;
- f) "osii" - cu numarul de osii ale vehiculelor din compunerea trenului, in rubricile:
  - "serv." - numarul de osii de serviciu - coloanele 49-50;
  - "cls." - numarul de osii al vagoanelor de calatori - coloanele 51-52;
  - "goale" - cu numarul de osii al vagoanelor de marfa goale - coloanele 53-55;
  - "inc." - cu numarul de osii marfa incarcate - coloanele 56-58;
- g) "masa franata" - cu masa franata a trenului exprimata in tone;
- h) "lungime tren" cu lungimea trenului in metri.

(3) Masele franate corespunzatoare franarii automate, respectiv franarii manuale a trenului, stabilite in livretul de mers, se inscriu in rubrica "dupa livret", in subrubrica "automat", respectiv in subrubrica "de mana".

(4) Masele franate corespunzatoare franarii automate, respectiv franarii manuale a trenului rezultate din aratarea trenului, se inscriu in rubrica "de fapt", in subrubrica "automat", respectiv in subrubrica "de mana".

(5) Pentru inscrierea in foaia de parcurs a datelor mentionate la alin. (2) se va folosi cate un singur rand pentru fiecare tren.

(6) In situatiile prevazute la alin. (1), in cap. III al formularului Foaia de parcurs, IDM completeaza rubricile:

- a) "nr. de tren", cu numarul trenului respectiv;
- b) "denumire statie sau punct de sectionare" cu denumirea statiei in care au avut loc operatiile respective;
- c) "plecare", cu ora si minutul cand se expediaza trenul;

d) "mentiuni la indrumare-sosire", cu mentiuni care se refera la operatiile efectuate cu trenul sau locomotiva in statie.

(7) Inscrierea in foaia de parcurs a operatiilor mentionate la alin. (6), se face distinct pe un singur rand, cu semnatura IDM si stampila statiei,

(8) Pe fiecare din foile de parcurs ale locomotivelor pentru multipla tractiune, se inregistreaza cate un rand de date in cele doua capitole, in modul aratat mai sus.

Art. 28. - (1) In statiile in care un tren remorcat cu locomotiva diesel urmeaza sa stationeze mai mult decat este prevazut in livretele de mers, IDM transmite mecanicului durata aproximativa cu care se va prelungi stationarea.

(2) Mecanicul nu va opri motorul daca exista pericol de inghet sau daca din motive tehnice intemeiate nu l-ar mai putea porni.

(3) Inainte de expedierea trenului, IDM inscrie in rubrica "stationare cu motorul oprit" din cap. III al formularului Foaia de parcurs, durata de timp in care locomotiva a stat cu motorul oprit, iar in cazurile in care inscrierea de catre IDM nu este posibila, aceasta se face de catre mecanic.

Art. 29. - (1) La atasarea de locomotive inactive la tren, in cap. II al formularului Foaia de parcurs IDM completeaza urmatoarele rubrici:

a) "numar tren" - coloanele 15-19 - cu numarul trenului la care se ataseaza locomotiva;

b) "cod statie" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al statiei unde se ataseaza locomotiva;

c) "plecare" - coloanele 25-28 - cu ora si minutul plecarii trenului din statia respectiva; daca aceasta rubrica nu poate fi completata de catre IDM, datele respective se inscriu de catre mecanic.

(2) Pe foaia de parcurs a locomotivei devenita "inactiva", in cap. II al formularului, se completeaza un rand nou, dupa ce s-au inregistrat datele din rubrica "destinatie" din randul precedent.

(3) De asemenea, in cazul atasarii de locomotive inactive la tren, in cap. III al formularului Foaia de parcurs, IDM completeaza urmatoarele rubrici:

a) "numar tren", cu numarul trenului respectiv;

h) "denumire statie sau punct de sectionare" in care au avut loc operatiile;

c) "plecare", cu ora reala si minutul cand s-a expedit trenul;

d) "mentiuni la indrumare-sosire", cu mentiuni care se refera la operatiile efectuate cu trenul sau locomotiva in statie, cu semnatura IDM si stampila statiei.

Art. 30. - (1) La sosirea trenului in statiile de descompunere, la detasarea locomotivelor de multipla tractiune sau care au circulat "inactiva" la tren, precum si la schimbarea personalului de locomotiva, IDM completeaza in cap. II din formularul Foaia de parcurs a locomotivei/locomotivelor urmatoarele rubrici:

a) "cod statie" - coloanele 29-33 - de sub rubrica "destinatie", cu codul SIRUES al statiei respective;

b) "sosire" - coloanele 34-37 - de sub rubrica "destinatie", cu ora si minutul sosirii reale a trenului in statie.

(2) De asemenea, in cap. III al formularului Foaia de parcurs, IDM completeaza rubricile:

a) "denumire statie sau punct de sectionare", cu numele statiei respective;

b) "sosire" cu ora si minutul sosirii reale a trenului in statie.

Art. 31. - (1) Durata de timp exprimata in minute, in care se efectueaza manevra vehiculelor feroviare cu o locomotiva intr-o statie tehnica sau intr-o statie din parcursul trenului se inscrie de catre IDM, astfel:

a) in cap. II al formularului Foaia de parcurs a locomotivei:

- "numar tren" - coloanele 15-19 - cu numarul 99999, care semnifica faptul ca locomotiva a efectuat prestatii numai la manevra, respectiv 99998 pentru manevra intermediara efectuata cu locomotiva unui tren;

- "cod statie" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al statiei unde s-a facut manevra speciala;

b) in cap. III al formularului Foaia de parcurs a locomotivei:

- "denumire statie", cu numele statiei respective, al haltei de miscare sau al postului de miscare din linie curenta;

- "man", cu durata operatiilor de manevra in cifre;

- "mentiuni la indrumare sosire", cu durata operatiilor de manevra in litere.

(2) Datele inscrise se confirma prin semnatura IDM si stampila statiei, aplicate in rubrica "mentiuni la indrumare sosire".

Art. 32. - Efectuarea cu locomotiva/locomotivele trenului sau cu locomotive special destinate a altor activitati decat remorcarea trenurilor si manevra vehiculelor feroviare cum ar fi: alimentare cu tensiune de

1500 V necesara functionarii diverselor instalatii exterioare locomotivei, alimentarea cu abur sau aer comprimat a garniturilor de vagoane sau a instalatiilor fixe, inclusiv preincalzirea garniturilor de calatori, activitati denumite in continuare "lucru pe loc", se consemneaza in foaia de parcurs de catre IDM astfel:

a) in cap. II al formularului Foaia de parcurs, rubricile:

\* "nr. tren" - coloanele 15-19 - cu numarul 90001, numar de tren simbolic pentru lucrul pe loc;

- "cod statie" - coloanele 20-21 - de sub rubrica "expediere", cu codul SIRUES al statiei unde s-a efectuat lucrul pe loc;

b) in cap. III al formularului Foaia de parcurs, rubricile:

- "denumire statie sau punct de sectionare", cu numele statiei respective;

- "man" cu minute lucru pe loc efectuate in statia respectiva.

Art. 33. - (1) In cazul alimentarii unei locomotive in parcurs intr-o statie in care este amenajat un punct de alimentare, fara ca locomotiva sa intre intr-o unitate de tractiune, IDM inscrie in cap. II al formularului Foaia de parcurs, in rubricile urmatoarele:

- "nr. tren" - coloanele 15-19 - cu numarul 90002, numar de tren simbolic pentru alimentare in parcurs, fara remizarea locomotivei;

- "cod statie" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al statiei;

- "plecare" - coloanele 25-28 - cu ora si minutul plecarii la alimentare;

- "sosire" - coloanele 34-37 - cu ora si minutul sosirii de la punctul de alimentare.

(2) In mod similar celor prevazute la alin. (1) se vor inscrie in foaia de parcurs situatiile cand locomotiva efectueaza verificari tehnice, revizii la echipamentul de pe acoperisul locomotivei electrice - RAc, intr-o statie dotata corespunzator, fara a intra intr-o unitate de tractiune.

Art. 34. - In vederea pastrarii in bune conditii a foii de parcurs, precum si pentru interpretarea corecta a datelor inscise, IDM are urmatoarele obligatii:

a) manipularea foii de parcurs sa se faca cu atentie pentru a se pastra in stare curata;

b) inregistrările sa se faca numai cu cerneala sau pasta albastra;

c) datele referitoare la compunerea trenurilor care se inregistreaza in cap. II al formularului Foaia de parcurs, sa se inscrie pe randurile numerotate de la 1 la 15 in ordine strict crescatoare, fara a se lasa randuri libere intre doua randuri complete;

d) orice inregistrare sau observatie efectuata sa fie insotita de stampila si semnatura IDM in rubrica "Mentiuni la indrumare-sosire" din cap. III al formularului Foaia de parcurs;

e) in cap. II al formularului Foaia de parcurs, datele care se refera la compunerea trenurilor nu se modifica in caz de inscriere gresita si nici nu se fac stersaturi, ci se anuleaza randul respectiv printr-o linie trasa de la un cap la celalalt, se corecteaza numarul curent - coloanele 13-14 - cu creion sau pasta rosie, astfel ca numarul curent sa fie strict crescator, dupa care datele se inregistreaza in randul imediat urmator. IDM semneaza si aplica stampila in partea dreapta a randului anulat, sub rubrica "masa franata".

## Capitolul VI

### Indatoririle sefului de tren privind completarea si manipularea foii de parcurs

Art. 35. - (1) Seful de tren manipuleaza foaia de parcurs in urmatoarele situatii:

a) cand apar modificari in compunerea si franarea trenului in urma manevrei efectuate in punctele de sectionare de pe sectiile cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor si pe liniile gestionarilor de infrastructura feroviara, ramificate din linie curenta;

b) cand efectueaza proba completa sau partiala a franelor;

c) cand se inscriu date privind incalzirea trenurilor si solicita incalzirea trenurilor pe timp de zi sau de noapte in afara perioadei de incalzire;

d) la inregistrarea datelor privind numarul locurilor din tren;

e) la mentionarea altor date si observatii.

(2) Datele referitoare la compunerea trenului se inregistreaza in cap. II al formularului Foaia de parcurs, in urmatoarele rubrici:

a) "numar tren" - coloanele 15-19 cu numarul trenului;

b) "cod statie" - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al statiei de compunere-expediere sau de prelucrare in parcurs a trenului;

e) "plecare" - coloanele 25-28 - cu ora si minutul cand se expediaza trenul;

d) "masa neta" cu masa neta a trenului exprimata in tone in rubrica "calatori" - coloanele 38-40 - pentru trenurile de calatori si in rubrica "marfa" - coloanele 41-44 - pentru trenurile de marfa;

e) "tone brute" - coloanele 45-48 cu tonajul brut al trenului exprimat in tone;

f) "osii" - cu numarul de osii ale vehiculelor din compunerea trenului, in rubricile:

- "serv." - numarul de osii de serviciu - coloanele 49-50;

- "cls." - numarul de osii al vagoanelor de calatori - coloanele 51-52;

- "goale" - cu numarul de osii al vagoanelor de marfa goale - coloanele 53-55;

- "inc." - cu numarul de osii marfa incarcate - coloanele 56-58;

g) "masa franata" - cu masa franata a trenului exprimata in tone;

h) "lungime tren" cu lungimea trenului in metri.

(3) Masele franate corespunzatoare franarii automate, respectiv franarii manuale a trenului stabilite in livretul de mers, se inscriu in rubrica "dupa livret" la subrubrica "automat", respectiv in rubrica "de mana".

(4) Masele franate corespunzatoare franarii automate, respectiv franarii manuale a trenului rezultate din aratarea trenului, se inscriu in rubrica "de fapt" la subrubrica "automat", respectiv in rubrica "de mana".

(5) Pentru fiecare din operatiile de la alin. (2), se completeaza in foaia de parcurs a locomotivei respective cate un rand distinct.

(6) Pentru trenurile de calatori seful de tren inscrie in rubrica "oprit st. th, reg. I" - coloanele 71-73 - din cap. II al formularului Foaia de parcurs, numarul de locuri clasa I, iar in rubrica "oprii st. th, reg. II" - coloanele 74-77 - numarul de locuri clasa a II-a. Aceste date se inregistreaza pe randul pe care sunt inscise datele privitoare la compunerea trenului respectiv de calatori.

## Capitolul VII

### Indatoririle revizorului tehnic de vagoane privind completarea foii de parcurs

Art. 36. - Revizorul tehnic de vagoane face inscrieri in foaia de parcurs la rubrica "Mentiuni asupra trenurilor" in urmatoarele cazuri:

a) la efectuarea probelor de frana si a reviziei tehnice in statiile de compunere a trenurilor si in tranzit, in cazurile prevazute in reglementarile specifice in vigoare;

b) efectuarea probelor de frana la vagoanele reclamate cu nereguli la instalatia de frana in parcurs;

c) atunci cand apar defecte la instalatia de incalzire a vagoanelor din compunerea trenului care nu se pot remedia in timp de 10 minute.

## Capitolul VIII

### Indatoririle gestionarului de combustibili si lubrifianti privind completarea si manipularea foii de parcurs

Art. 37. - (1) Gestionarul de combustibili si lubrifianti va inregistra date in bonurile de combustibili si lubrifianti - cap. IV al foii de parcurs.

(2) Indatoririle gestionarului privind manipularea si completarea foilor de parcurs pot fi indeplinite si de o alta persoana cu sarcini in distribuirea combustibililor si lubrifiantilor pentru locomotive.

(3) Completarea datelor pe duplicatele bonurilor de consum din foaia de parcurs se face numai cu hartie copiativa (indigo), dupa plierea corespunzatoare a partii de jos a foii de parcurs in vederea suprapunerii unicatului peste duplicat.

Art. 38. - (1) Dupa efectuarea alimentarii locomotivei cu combustibili, lubrifianti si/sau apa tehnologica, gestionarul va verifica daca datele inscise de mecanic in bonul de consum sunt corecte iar in caz de neconcordanta, va solicita mecanicului corectarea datelor gresite prin anulara cu o linie a campului eronat si inscrierea sub coloanele corespunzatoare a cifrelor corecte.

(2) Pe un bon de consum se pot consemna cel mult trei articole de consum, respectiv cel mult trei cantitati de combustibili, lubrifianti si/sau apa tehnologica alimentate. Daca 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 urmatoarele rubrici:

- a) "cod gestiune" cu codul gestiunii respective - in 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 - in coloanele 32-40, 48-56, respectiv 64-72;

d) "cantitate" cu cantitatea alimentata din fiecare articol - in coloanele 41-46, 57-62 respectiv 73-78.

Cantitatea alimentata se inscrie pe bonul de consum sub forma de numar cu doua zecimale; partea intreaga se inscrie in primele patru coloane, iar partea zecimala in ultimele doua coloane ale rubricii "cantitate";

e) "preg" cu destinatia combustibilului/lubrifiantului alimentat - in coloanele 31, 47 respectiv 63. Cand locomotiva este alimentata pentru remorcarea trenurilor si/sau pentru manevra rubrica se va bara, iar cand alimentarea se face in vederea pregatirii locomotivei pentru probe, dupa efectuarea reviziilor sau reparatiilor si mentinerea in stare calda in unitatea de tractiune se va inscrie cifra 1 (unu).

(4) Cand locomotiva se introduce la revizii si reparatii care necesita golirea rezervoarelor de combustibil si lubrifianti, iar aceasta operatie se executa de catre personalul de locomotiva, combustibilul si lubrifiantii vor fi predati catre gestionar cu un bon din foaia de parcurs; in aceasta situatie in rubrica "preg" din bonul de consum, pentru fiecare cantitate predata gestionarului se va inscrie cifra 9.

Art. 39. - (1) Dupa completarea datelor din bonurile de consum, gestionarul semneaza in rubrica "gestionar" a bonului, dupa care va preda foaia de parcurs mecanicului.

(2) Mecanicul verifica daca sunt inregistrate corect cantitatile cu care s-a facut alimentarea locomotivei, semneaza in rubrica "mecanic" si detaseaza duplicatul bonului de combustibil si lubrifianti pe care-l preda gestionarului.

## Capitolul IX

### Indatoririle personalului care insoteste trenul

Art. 40. - Personalul feroviar care insoteste trenul, cu exceptia personalului de locomotiva care circula regie pe locomotiva, va inscrie in rubrica "personal care insoteste trenul" din cap. I. al formularului Foaia de parcurs a locomotivei de remorcarea urmatoarele date:

- a) numele si prenumele;
- b) functia;
- c) unitatea din care face parte;
- d) numarul trenului pe care il insoteste;
- e) statia de unde pleaca;
- f) statia pana la care va insoti trenul respectiv.

## Capitolul X

### Indatoririle personalului de specialitate care prelucreaza datele din foile de parcurs

Art. 41. - (1) Personalul de specialitate al operatorului de transport feroviar care prelucreaza datele din foaia de parcurs va verifica daca acestea sunt corect inregistrate, daca in rubricile respective sunt semnaturile celor in drept sa confirme cele inscrise in document, dupa care va completa, dupa caz, urmatoarele rubrici:

a) in cap. I al formularului Foaia de parcurs:

- "stat. motor oprit" cu minutele de stationare cu motorul locomotivei oprit, rezultate din cumularea datelor din rubrica din cap. III al formularului Foaia de parcurs - coloanele 68-70;

- "regia personalului de locomotiva"; cu totalul minutelor rezultate din rubrica "minute regie" - coloanele 71-73;

- "minute asteptare" (coloanele 74-76) cu minutele cat personalul de locomotiva si automotor asteapta ca urmare dispozitiilor RCT consemnate de IDM sau sefului de tura in rubrica mentiuni la indrumare-sosire din cap. III al formularului Foaia de parcurs;

b) in cap. II al formularului Foaia de parcurs:

- "numar opriri" cu numarul total de opriri consemnate de IDM si mecanici in cap. III - coloanele 59-60;

- "stat. in parcurs" cu minutele rezultate din insumarea tuturor stationarilor trenului, de la plecarea din statia de indrumare pana la statia de destinatie fara a se tine cont de minutele de manevra efectuate in timpul acestor stationari consemnate in rubrica "man" - in coloanele 61-36;

- "man" cu suma minutelor de manevra efectuate in statiile din parcursul trenului, consemnate in rubrica "man" din cap. III al formularului Foaia de parcurs - coloanele 64-66;

- "ruta" cu codul stabilit pentru ruta parcursa de tren in cadrul relatiei de circulatie - coloana 78;

- "poz locomotivei" cu codul stabilit pentru modul in care locomotiva a fost utilizata pentru remorcarea trenului: titulara, multipla tractiune, intercalata respectiv impingatoare - coloana 79;

- "conf" cu codul stabilit pentru configuratia modului de utilizare a locomotivelor in timpul remorcarii cu multipla tractiune, in functie de puterea locomotivelor utilizate - coloana 80.

(2) Fiecare operator de transport feroviar va stabili prin reglementari 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 activitatii proprii;

c) rapoartele sintetice care se intocmesc in baza datelor inscrise in foaia de parcurs.

## Capitolul XI Dispozitii finale

Art. 42. - (1) Cand foile de parcurs pentru locomotivele apartinand unui operator de transport feroviar sunt emise de personalul altui operator de transport feroviar, pe baza de conventie, operatorul de transport feroviar care emite foile de parcurs returneaza operatorului de transport feroviar proprietar carnetele de foi de parcurs cuprinzand matricele foilor emise si foile de parcurs predate de catre mecanici.

(2) Cand operatorul de transport feroviar emite foi de parcurs pentru locomotive apartinand altui proprietar pe care le exploateaza pe baza de contract de inchiriere, cate o copie a fiecărei foi de parcurs se va inainta la operatorul de transport feroviar proprietar al locomotivei, in vederea prelucrării datelor sintetice necesare acestuia. Cei doi operatori de transport feroviar pot conveni asupra prelucrării si transmiterii reciproce a datelor sintetice rezultate din foile de parcurs ale locomotivelor aflate in proprietatea unuia si deservite/conduș de personal al celuilalt.

(3) Dupa prelucrare, foile de parcurs se arhiveaza la operatorul de transport feroviar pe o perioada de 10 ani.

## FOAIE DE PARCURS

ANEXA Nr. 2  
la Instructiunile nr. 201

### Cazuri in care se admite scoaterea din functiune a instalatiilor de siguranta, vigilenta si control al vitezei trenului

Art. 1. - (1) Instalatiile de siguranta si vigilenta instalate pe locomotiva trebuie sa asigure franarea automata a trenului atunci cand mecanicul de locomotiva nu-si manifesta vigilenta in conducerea trenului sau devine inapt pentru conducerea trenului.

(2) Instalatiile de control automat al vitezei trenului instalate pe locomotiva trebuie sa asigure:

a) controlul vitezei trenului, punctual sau continuu, conform tipului instalatiei;

b) franarea automata a trenului, daca in punctul si/sau momentul controlat, viteza trenului este mai mare decat cea stabilita ca limita pentru situatia respectiva;

c) controlul vitezei si franarea automata a trenului, in cazul nerespectarii indicatiilor semnalelor fixe sau a semnalelor mobile care ordona oprirea sau reducerea vitezei,

(3) Scoaterea din functie a instalatiilor de siguranta si vigilenta este permisa in urmatoarele cazuri:

a) la locomotivele de multipla fractiune cand acestea sunt conduse de la un singur post - comanda multipla - cu exceptia locomotivei din capul trenului;

b) cand instalatia produce in mod repetat descarcarea conductei generale de frana a trenului in stationare;

c) cand instalatia produce in mod repetat franarea trenului, desi a fost manipulata corespunzator;

d) cand dupa o franare a trenului produsa de instalatia respectiva, indiferent de motiv, nu se mai poate alimenta conducta generala de frana a trenului;

e) cand sigurantele automate pentru protectia circuitelor electrice ale instalatiilor respective intra in actiune in mod repetat, sau cand dupa intrarea in actiune a respectivelor sigurante automate acestea nu se mai pot rearma.

(4) Scoaterea din functie a instalatiilor de control automat al vitezei trenului, este permisa in urmatoarele cazuri:

a) la locomotivele care remorca trenul in multipla tractiune cu exceptia locomotivei din capul trenului;

b) la locomotivele care circula in stare de serviciu inactive in corpul trenului, inclusiv la trenurile formate numai din locomotive in stare de serviciu, cu exceptia locomotivei din capul trenului;

c) in toate cazurile prevazute la alin. (3).

(5) Prin franari repetate se intelege:

a) cel putin doua franari ale trenului produse de instalatia de siguranta si vigilenta, desi a fost manipulata corespunzator, in timpul remorcarii unui tren sau a unei ture de serviciu la manevra;

b) cel putin doua franari ale trenului produse de instalatia de control al vitezei in situatii asemanatoare celei de la lit. a), desi s-au respectat vitezele de control si instalatia a fost manipulata corespunzator, de exemplu cand instalatia produce franarea trenului la trecerea pe langa un semnal care ordona reducerea vitezei desi mecanicul manipuleaza butonul "Atentie", iar viteza trenului este in limitele stabilite pentru felul trenului respectiv.

Art. 2. - (1) Scoaterea din functie a instalatiilor de siguranta, vigilenta si control al vitezei trenurilor se face prin manipularea corespunzatoare a tuturor aparatelor prevazute in reglementarile specifice fiecarui tip de instalatie in parte.

(2) Este interzisa scoaterea din functie a sistemului pneumatic de descarcare a conductei generale de frana, astfel incat, desi instalatiile de siguranta, vigilenta si control al vitezei trenurilor comanda franarea trenului, descarcarea conductei generale de frana a trenului sa fie impiedicata.

Art. 3. - (1) In toate cazurile in care este necesara scoaterea din functiune a instalatiilor de siguranta, vigilenta si control al vitezei trenurilor, mecanicul de locomotiva va inscrie sub semnatura in carnetul de bord al locomotivei mentiunea: "scos din functie instalatia ...../data ....., ora ..., minutul ..., locul ...."

(2) Dupa disparitia cauzelor care au impus scoaterea din functie a instalatiilor de siguranta, vigilenta si control al vitezei trenurilor, in caietul de bord al locomotivei se va inscrie sub semnatura mentiunea "pus in functie instalatia ...../data ....., ora ..., minutul ..., locul ...."

Art. 4. - In toate situatiile in care remorcarea unui tren, circulatia izolata si manevra vehiculelor feroviare se face cu o locomotiva la care una din instalatiile de siguranta, vigilenta si control al vitezei trenurilor este scoasa din functie, in cabina de conducere a locomotivei trebuie sa se afle, in afara mecanicului de locomotiva, inca un agent instruit pentru luarea tuturor masurilor in cazul in care mecanicul isi pierde capacitatea de conducere.

Art. 5. - (1) Daca in timpul parcursului se defecteaza dispozitivul de siguranta si vigilenta - DSV -, mecanicul izoleaza acest dispozitiv, dupa care avizeaza IDM prin statia radiotelefon si continua mersul cu seful de tren in cabina de conducere, cu viteza stabilita pana la prima statie cu oprire.

(2) Daca nu se poate da alt agent autorizat, trenul va continua mersul in aceleasi conditii pana la statia de destinatie.

Art. 6. - (1) Daca in timpul parcursumului se defecteaza instalatia de control punctual al vitezei INDUSI -, mecanicul izoleaza instalatia, dupa care continua mersul cu viteza stabilita, dar nu mai mult de 100 km/h pana la prima statie, unde opreste chiar daca nu are prevazuta oprire.

(2) Mecanicul avizeaza prin radiotelefon pe IDM asupra defectiunii, intocmeste nota de avizare pe care o inmaneaza acestuia si continua mersul pana la statia de destinatie cu viteza stabilita, dar nu mai mult de 100 km/h, cu seful de tren in cabina de conducere.

Art. 7. - (1) Daca in timpul parcursumului se defecteaza instalatia de control punctual al vitezei - INDUSI -, cat si dispozitivul de siguranta si vigilenta - DSV -, mecanicul izoleaza instalatiile, continua mersul pana la prima statie cu viteza stabilita, dar nu mai mult de 100 km/h, cu seful de tren in cabina de conducere a locomotivei, in prima statie oprind trenul chiar daca acesta nu are oprire, avizeaza IDM pentru a se da locomotiva de ajutor.

(2) In caz ca nu este posibil a se da locomotiva de ajutor, in timp de cel mult 15 minute trenul va continua mersul pana la statia unde se poate asigura locomotiva de ajutor, cu seful de tren in cabina de conducere a locomotivei, cu viteza stabilita, dar nu mai mult de 100 km/h.

ANEXA Nr. 3  
la Instructiunile nr. 201

#### Obligatiile sefului de tura privind utilizarea personalului de locomotiva si a locomotivelor

Art. 1. - (1) Organizarea operativa a activitatii personalului de locomotiva se face de catre personal de specialitate incadrat in functia de sef tura tractiune, - denumit in continuare sef tura.

(2) Atributiile sefului de tura pot fi indeplinite de alt personal numai daca are pregatire corespunzatoare si este numit prin decizie scrisa de catre conducerea unitatii de tractiune sau a OTF/OMF, dupa caz.

Art. 2. - Referitor la activitatea personalului de locomotiva, seful de tura are urmatoarele obligatii:

a) sa intocmeasca programul de lucru al echipelor de locomotiva astfel incat sa se asigure remorcarea trenurilor si/sau manevra vehiculelor feroviare numai cu personal de locomotiva autorizat si apt pentru serviciu, conform legilor si reglementarilor specifice in vigoare;

b) sa comunice personalului de locomotiva data si ora stabilita pentru prezentarea la serviciu si prestatia pentru care a fost comandat. In cazul schimbarii comenzii comunicate initial, seful de tura este obligat sa avizeze personalul privind noua comanda, asigurandu-i odihna conform reglementarilor; comunicarea comenzii respectiv a schimbarii acesteia, precum si confirmarea de catre personalul de locomotiva a primirii comenzii se va face in scris sau telefonic;

c) la prezentarea personalului pentru serviciu, sa verifice starea generala a acestuia si daca personalul de locomotiva este apt pentru serviciu, respectiv:

c1) este autorizat sa efectueze remorcarea trenurilor/manevra vehiculelor feroviare pentru care a fost comandat;

c2) cunoaste sectia de remorcare/statia pe care urmeaza sa efectueze serviciu;

c3) are vizita medicala periodica si examenul psihologic periodic efectuate in termenul stabilit prin reglementarile specifice in vigoare;

c4) este odihnit, in stare normala de serviciu si nu se afla sub influenta bauturilor alcoolice. Verificarile se efectueaza conform reglementarilor specifice in vigoare si se consemneaza in foaia de parcurs a locomotivei si in evidentele intocmite in acest scop;

c5) are asupra sa autorizatiile, regulamentele, instructiunile si ghidurile/indrumatoarele de depanare prevazute prin reglementarile specifice in vigoare;

d) sa efectueze personalului de locomotiva instructajul de protectie a muncii si sa aduca la cunostinta acestuia eventualele conditii deosebite de siguranta a circulatiei in care personalul de locomotiva urmeaza sa-si desfasoare activitatea;

e) sa emita foaia de parcurs pentru locomotiva pe care personalul de locomotiva urmeaza sa o conduca/deserveasca, sa o completeze conform Anexei 1 la prezentele instructiuni si sa o inmaneze personalului de locomotiva;



f) sa primeasca foaia de parcurs a personalului care si-a incheiat serviciul, sa-i comunice urmatoarea comanda, respectiv sa il indrume pentru odihna in dormitorul special amenajat in unitatea de tractiune.

Art. 3. - In legatura cu utilizarea locomotivelor, seful de tura are urmatoarele obligatii:

a) sa intocmeasca programul de lucru al locomotivelor si sa urmareasca activitatea acestora astfel incat sa se asigure remorcarea trenurilor/efectuarea manevrelor cu locomotive de tipul si cu caracteristicile tehnice corespunzatoare;

h) sa nu permita iesirea din unitatea de tractiune a unei locomotive la care nu s-au efectuat verificarile tehnice, reviziile si reparatiile accidentale sau planificate, stabilite prin reglementarile specifice in vigoare;

c) sa ia masuri de inlocuire a locomotivei a carei stare tehnica nu mai permite remorcarea trenului/efectuarea manevrarii vehiculelor feroviare cu o locomotiva corespunzatoare;

d) sa urmareasca alimentarea locomotivelor si vagoanelor WIT cu combustibilul, lubrifiantii si apa tehnologica necesare remorcarii si incalzirii trenurilor din program, respectiv manevrarii vehiculelor feroviare.

ANEXA Nr. 4  
la Instructiunile nr. 201

### Obligatiile revizorului de locomotiva privind starea tehnica a locomotivei

Art. 1. - (1) Verificarea si certificarea starii tehnice a locomotivelor/automotoarelor la iesirea din unitatea de tractiune in vederea remorcarii trenurilor, respectiv la intrarea locomotivei in unitatea de tractiune dupa remorcarea trenurilor, se efectueaza de catre personal de specialitate denumit in continuare revizor de locomotiva.

(2) Revizorul de locomotiva organizeaza si conduce personal:

a) manevra tehnologica a locomotivelor cu sau fara vagon WIT si a automotoarelor care intra in unitatile de tractiune in vederea echiparii, alimentarii cu combustibil, lubrifianti, apa tehnologica si nisip, revizuirii, repararii si/sau remizarii;

b) manevra tehnologica de introducere/scoatere a locomotivelor la/de la liniile destinate reviziilor si reparatiilor din halele si remizele unitatii de tractiune, pe liniile dotate cu utilaje specializate precum si pe liniile dotate cu canale de revizie;

c) manevra tehnologica a celorlalte vehicule feroviare care intra/ies din unitatea de tractiune pentru nevoile proprii ale unitatii.

(3) Revizorul de locomotiva raspunde de starea tehnica a locomotivelor, automotoarelor si a agregatelor de incalzit trenul instalate pe vagoanele WIT care ies din unitatea de tractiune in vederea remorcarii si incalzirii trenurilor, respectiv pentru manevra vehiculelor feroviare.

(4) Atributiile revizorului de locomotiva pot fi indeplinite si de:

a) seful de tura din cadrul unitatilor de tractiune in care nu sunt incadrati revizori de locomotiva;

b) un mecanic de locomotiva desemnat in scris de catre conducerea unitatii de tractiune.

Art. 2. - (1) La intrarea locomotivelor in unitati de tractiune, revizorul de locomotiva este obligat:

a) sa organizeze manevra tehnologica de introducere a locomotivei la linia prevazuta in planul tehnic de exploatare al unitatii de tractiune, in vederea efectuarii reviziei intermediare;

b) sa verifice carnetul de bord al locomotivei pentru a lua la cunostinta eventualele probleme aparute in exploatare;

c) sa verifice si sa constate personal starea tehnica a locomotivei, impreuna cu mecanicul locomotivei care a introdus locomotiva in unitatea de tractiune, dupa caz;

d) sa solicite personalului tehnic de specialitate remedierea problemelor tehnice aparute in parcurs sau constatate cu ocazia reviziei intermediare, sa verifice si sa confirme sub semnatura efectuarea remedierilor cerute;

e) sa confirme sub semnatura efectuarea reviziei intermediare si al RAc-ului, consemnata in carnetul de bord al locomotivei de catre personalul termic de specialitate;

f) sa ia masuri de alimentare cu combustibil, de completare a lubrifiantilor, lichidului de racire si nisipului, in conformitate cu programul stabilit sau ori de cate ori este necesar;

g) sa dispuna mecanicului remizarea locomotivei pe o linie special afectata din unitatea de tractiune si sa supravegheze operatiunile respective, astfel incat punerea in serviciu dupa remizare sa se poata face in timpul stabilit prin reglementarile proprii ale unitatii de tractiune. Revizorul de locomotiva poate efectua personal operatiunile de remizare a locomotivei, daca reglementarile proprii intocmite de unitatea de tractiune prevad acest mod de lucru;

h) sa ia masuri de pregatire a locomotivei in vederea introducerii la revizia planificata conform programarii.

(2) Cu ocazia verificarilor tehnice efectuate la intrarea in unitatea de tractiune, revizorul de locomotiva va verifica in mod obligatoriu starea osiilor montate si a bandajelor rotilor, precum si profilul de rulare al rotilor locomotivei, care nu trebuie sa prezinte nici una din defectiunile cuprinse in Anexa 6 la prezentele instructiuni. Modul de verificare a osiilor si bandajelor locomotivei sunt prevazute in reglementari specifice fiecarui tip de locomotiva.

(3) Cota q(R) se va verifica obligatoriu prin aplicarea sablonului de verificare aflat in dotarea revizorului de locomotiva, conform Plansei 1 la prezentele instructiuni.

(4) La vagoanele WIT revizorul de locomotiva va verifica functionarea generatoarelor de abur pentru incalzirea trenului, starea protectiilor, cantitatile de combustibil si apa si va dispune masuri de remediere a deficientelor constatate, inclusiv completarea cantitatilor de combustibil si apa tehnologica.

(5) In cazul in care revizorul de locomotiva constata defectiuni de natura sa interzica iesirea locomotivei din unitatea de tractiune conform art. 40 din prezentele instructiuni, si/sau defectiuni la osiile montate cuprinse in Anexa 6 la prezentele instructiuni, va comunica aceste constatari sefului de tura si personalului tehnic de specialitate in vederea luarii masurilor ce se impun.

Art. 3. - (1) La iesirea locomotivelor din unitatea de tractiune in vederea remorcarii trenurilor sau pentru manevra, revizorul de locomotiva este obligat:

a) sa organizeze manevra tehnologica in vederea aducerii locomotivei la linia destinata pregatirii locomotivei in vederea punerii in serviciu;

b) sa supravegheze efectuarea operatiunilor de punere in serviciu a locomotivei efectuate de mecanicul de locomotiva, in conformitate cu prevederile art. 32 din prezentele instructiuni;

c) sa verifice personal starea tehnica a locomotivei;

d) sa faca probe de functionare a locomotivei;

e) sa verifice functionarea instalatiilor de siguranta circulatiei din dotarea locomotivei, precum si a instalatiilor de inregistrare a parametrilor de functionare ai locomotivei, daca exista;

f) sa certifice in carnetul de bord ca locomotiva este apta sa remorce trenuri sau sa efectueze manevrarea vehiculelor feroviare, sub semnatura si prin aplicarea stampilei: "locomotiva apta pentru serviciu".

(2) Probele de functionare ale locomotivei si verificarea functionarii instalatiilor de siguranta circulatiei se efectueaza dupa caz, impreuna cu mecanicul locomotivei care urmeaza sa deserveasca locomotiva din unitatea de tractiune.

(3) La vagoanele WIT se verifica starea protectiilor si se fac probe de functionare ale generatoarelor de abur pentru incalzirea trenului. Cantitatile de combustibil si apa tehnologica trebuie sa fie suficiente pentru incalzirea trenurilor programate pana la intrarea vagonului WIT in urmatorul punct de alimentare.

(4) Atat la locomotive cat si la vagoanele WIT se verifica existenta si starea mijloacelor de stingere a incendiilor, precum si scadenta la verificarea periodica a acestora.

(5) Verificarile tehnice la iesirea locomotivelor se consemneaza in carnetul de bord al locomotivei si in carnetul personal de evidenta al revizorului de locomotiva.

(6) Toate probele de functionare si verificarile se fac in conformitate cu reglementarile specifice tipului de locomotiva/WIT respectiv, cu respectarea stricta a normelor de protectia muncii si aparare impotriva incendiilor.

Art. 4. - Locomotivele care se indruma in stare inactiva la unitatile de tractiune de domiciliu sau la societatile unde urmeaza sa efectueze revizii/reparatii, se verifica obligatoriu din punct de vedere al sigurantei circulatiei, la iesirea din unitatea de tractiune de catre revizorul de locomotiva care dispune, dupa caz, personalului tehnic de specialitate sa pregateasca locomotiva pentru indrumare in stare inactiva, conform reglementarilor specifice in vigoare.

Art. 5. - (1) Revizorul de locomotiva raspunde de verificarea modului de remediere a defectiunilor de orice natura, constatate la locomotiva/WIT cu ocazia verificarilor tehnice efectuate in cadrul proceselor tehnologice de intrare/iesire sau care au fost consemnate de mecanic in carnetul de bord al locomotivei.

(2) Seful de tura din unitatea de tractiune nu va semna foaia de parcurs a locomotivei pana cand nu se convinge ca revizorul de locomotiva a certificat in carnetul de bord ca locomotiva este apta de serviciu.

ANEXA Nr. 5  
la Instructiunile nr. 201

#### Inscrisuri care trebuie sa se afle in mod obligatoriu in cabina locomotivelor

Art. 1. - (1) In cabina de conducere a locomotivelor se vor inscrie in mod obligatoriu urmatoarele date de identificare a locomotivei:

- a) codul locomotivei;
- b) denumirea unitatii de tractiune de domiciliu a locomotivei;
- c) codul SIRUES al unitatii de tractiune de domiciliu a locomotivei;
- d) denumirea operatorului de transport feroviar, respectiv operatorului de manevra feroviara, proprietar al locomotivei;
- e) denumirea operatorului de transport feroviar, respectiv a operatorului de manevra feroviara, dupa caz, care exploateaza locomotiva.

(2) In cabina de conducere se inscriu urmatoarele date tehnice:

- a) timpul de intrare in actiune a franei directe a locomotivei, pentru fiecare post de conducere in parte;
- b) viteza maxima constructiva a locomotivei;
- c) viteza maxima restrictionata a locomotivei si cauzele restrictionarii vitezei dupa caz;
- d) mentiuni privind scoaterea din functiune a unor instalatii si echipamente, de natura sa modifice caracteristicile functionale ale locomotivei cum ar fi motoare de tractiune defecte si izolate, scoaterea din functiune a instalatiei de franare reostatica si alte asemenea;
- e) schema punctelor de scurgere a apei din instalatia pneumatica si de frana.

(3) Datele tehnice prevazute la alin. (2) lit. a), lit. c) si lit. d) se inscriu sub semnatura personalului tehnic de specialitate care are sarcini in acest sens si se actualizeaza ori de cate ori este necesar.

(4) La locomotivele prevazute din constructie cu doua cabine de conducere, datele prevazute la alin. (1) si (2) se inscriu in ambele cabine.

Art. 2. - La locomotivele/automotoarele care sunt conduse si deservite in sistem simplificat, in cabina/cabinele de conducere se afiseaza la loc vizibil schema sinoptica cu operatiunile ce trebuie efectuate de catre seful de tren, in cazul in care mecanicul de locomotiva isi pierde capacitatea de conducere.

ANEXA Nr. 6  
la Instructiunile nr. 201

#### Dimensiuni, defecte si uzuri la osiile montate care conditioneaza admiterea in exploatare a locomotivelor

Art. 1. - (1) Conditiiile pe care trebuie sa le indeplineasca osiile montate ale vehiculelor feroviare motoare, pentru a fi admise sa circule pe liniile infrastructurii feroviare, sunt cele prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

(2) Cu ocazia reviziei intermediare efectuate de personalul de locomotiva si de personalul tehnic de specialitate intr-o unitate de tractiune, se verifica daca osiile montate ale locomotivelor nu prezinta urmatoarele defecte sau uzuri:

- a) urme de deplasare axiala sau span la imbinarea bandaj-obada;
- b) obada rotilor cu spite nu trebuie sa fie sparta din parte in parte si/sau sa aiba o spita rupta sau crapata;
- c) muchie ascutita la buza bandajului, muchie taioasa sau bavuri pe fata activa a profilului exterior;

d) valoarea cotei  $q(R)$  a buzei rotii, verificata cu sablonul conform Plansei 1 la prezentele instructiuni, mai mica sau egala cu 6,5 mm;

e) locuri plane pe suprafata de rulare a bandajului: mai mari de 1 mm la osiile cu cuzineti, respectiv mai mari de 0,7 mm la osiile cu rulmenti. La locomotivele care circula cu viteze de peste 100 km/h nu se admit locuri plane la bandaje;

f) suflura, exfoliere a materialului, incluziuni sau stirbituri pe suprafata de rulare a bandajului rotii cu o lungime mai mare de 25 mm si o adancime mai mare de 3 mm.

g) crapaturi la bandaj, la discuri, la butucul rotilor cu spite;

h) fisura in roata disc sau roata monobloc, butucul rotii fisurat si/sau defect reparat prin sudura, cu exceptia celor reparate prin procedee omologate;

i) osia propriu-zisa nu trebuie sa prezinte:

i1) crapatura transversala, longitudinala sau oblica in orice parte a osiei;

i2) defecte reparate prin sudura;

i3) deformatii;

i4) parti uzate prin frecare care genereaza muchii ascutite, indiferent de adancimea acestora;

i5) parti a caror uzura, fara a prezenta muchii ascutite, atinge o adancime mai mare de 1 mm pentru osiile vehiculelor feroviare motoare, respectiv 2,5 mm pentru tendere;

j) deplasarea axiala a discului pe osie sau prezenta ruginii sau spanului la imbinarea butucului discului pe osie;

k) rotirea discului pe osie fata de marcajul initial mai mare de 100 mm la locomotivele care remorca trenuri de calatori si mai mare de 200 mm la locomotivele care remorca trenuri de marfa:

l) pentru locomotivele electrice:

l1) rugina intre bandaj si obada rotii pe mai mult de 1/3 din circumferinta;

l2) rotirea bandajului pe obada, fata de marcajul initial de pe bandaj si obada, mai mult de 200 mm la locomotivele care remorca trenuri de calatori respectiv mai mult de 400 mm la locomotivele care remorca trenuri de marfa;

l3) rotirea pentru a doua oara a discului pe osie, indiferent de valoarea deplasarii.

(3) Verificarile de mai sus se vor face obligatoriu in prezenta si sub supravegherea revizorului de locomotiva.

(4) Daca este cazul, revizorul de locomotiva va solicita personalului de specialitate curatirea osiei, a discurilor, a obezii si a spitelor, respectiv a bandajelor rotilor, pentru a se putea face verificarile prevazute in prezenta anexa.

Art. 2. - (1) Periodic, conform reglementarilor specifice in vigoare, personalul tehnic de specialitate din unitatile de tractiune va masura:

a) uzura radiala pe cercul de rulare al rotii - sa nu depaseasca:

a1) 5 mm la vehicule motoare care circula cu viteze intre 100 km/h si 160 km/h;

a2) 7 mm la vehicule motoare care circula cu viteze intre 80 km/h si 100 km/h inclusiv;

a3) 8 mm pentru celelalte vehicule feroviare motoare si tendere.

b) grosimea bandajelor rotilor masurata in planul cercului de rulare - sa fie de:

b1) minim 45 mm, la osiile motoare ale vehiculelor feroviare apte sa circule cu o viteza mai mare de 100 km/h.;

b2) minim 35 mm, la osiile cuplare sau motoare ale vehiculelor feroviare apte sa circule cu o viteza maxima cuprinsa intre 80 km/h si 100 km/h;

b3) minim 33 mm, la osiile cuplare sau motoare ale vehiculelor feroviare apte sa circule cu o viteza maxima de 80 km/h;

b4) minim 30 mm, la osiile libere si la tendere;

b5) la rotile monobloc, limita de uzura a partii similare bandajului trebuie sa fie marcata printr-un sant circular concentric cu cercul de rulare al rotii, cu latimea de 6 mm, strunjit pe fata exterioara a rotii; acest sant trebuie sa ramana intotdeauna vizibil pe toata latimea lui;

c) grosimea buzei rotii masurata la 10 mm deasupra cercului de rulare - sa fie de:

c1) minim 22 mm - pentru rotile locomotivelor si tenderelor de locomotiva cu diametrul cercului de rulare de minim 840 mm;

c2) minim 27,5 mm la rotile cu diametrul cuprins intre 330 - 840 mm;  
c3) minim 25 mm pentru rotile vehiculelor motoare apte sa circule cu o viteza mai mare de 100 km/h;  
c4) diferenta dintre grosimea buzelor bandajelor rotilor aceleasi osii mai mare de 3 mm.  
d) inaltimea buzei rotii masurata de la cercul de rulare - sa fie de minim 25 mm si maxim 36 mm;  
e) distanta dintre fetele exterioare ale buzei rotilor, masurata intre doua puncte situate la 10 mm deasupra cercurilor de rulare ale rotilor in vecinatatea nivelului superior al sinelor - sa fie de minim 1410 mm si maxim 1426 mm:

f) distanta intre fetele interioare ale bandajelor sau a partilor care tin loc de bandaje la rotile monobloc - masurata in pozitia cea mai de jos, intre fetele interioare plane ale rotilor - sa fie minim 1357 mm si maxim 1363 mm;

g) cota q(R) trebuie sa fie intotdeauna mai mare de 6,5 mm, iar buza rotii sa nu prezinte nici o muchie sau bavura pe fata activa a acesteia la o distanta mai mare de 2 mm de la varful buzei;

h) periodic, la intervalele stabilite prin reglementarile specifice in vigoare, personalul de specialitate autorizat va efectua controlul cu ultrasunete - CUS - al osiilor montate.

(2) Prevederile de la lit. c) nu se aplica la locomotivele ale caror osii intermediare, prin constructie, au buzele rotilor subtiate; aceste osii vor indeplini conditiile prevazute in documentatiile tehnice de constructie si/sau de reparare.

Art. 3. - (1) Defectiunile constatate la osiile locomotivelor se aduc imediat la cunostinta sefului de tura din unitatea de tractiune care indruma locomotiva si personalului de specialitate pentru verificare si luarea masurilor ce se impun.

(2) Daca defectele constatate sunt in limitele admise de reglementarile specifice in vigoare, personalul tehnic de specialitate din unitatile de tractiune poate dispune restrictionarea vitezei maxime a vehiculelor feroviare motoare la valoarea stabilita prin reglementari, inscriind in registrul de bord al locomotivei sub semnatura persoanei cu sarcini in acest sens, valoarea vitezei maxime restrictionate, precum si dispozitii privind observarea in continuare a respectivelor defecte. In cabinele de conducere ale vehiculelor respective se va inscrie in mod vizibil valoarea vitezei maxime restrictionate pentru locomotiva respectiva.

(3) Daca defectele constatate nu permit indrumarea locomotivei, seful de tura va fi avizat in scris, sub semnatura personalului cu sarcini in acest sens, despre defectele constatate la osiile locomotivei si despre masurile ce se vor lua pentru remediere. Seful de tura va lua masuri de inlocuire a locomotivei din programul initial.

(4) Osiile montate ale vehiculelor feroviare deraiate trebuie sa fie verificate si masurate obligatoriu conform prevederilor din reglementarile specifice.

Plansa 1  
la Instructiunile nr. 201

Verificarea cotei q(R)

Profil admisibil al partii exterioare a buzei rotii

Sablon pentru verificarea cotei q(R)

- a) Buza de roata acceptabila
- b) Buza de roata neacceptabila

**Verificarea instalatiei pneumatice si de frana a locomotivelor  
in unitatea de tractiune**

Art. 1. - (1) Verificarea instalatiei de frana consta in urmatoarele operatiuni:

- a) golirea apei din instalatia de frana, din locurile de scurgere, stabilite prin scheme sinoptice pe tipuri de locomotive;
- b) ungerea compresoarelor;
- c) verificarea vopselei de pe conductele de inalta si joasa presiune montate pe compresor si in zona supapei de sens unic;
- d) verificarea debitului compresoarelor;
- e) verificarea etanseitatii valvei invaritatoarei si a ventilelor de inalta presiune si de strangere ale robinetelor;
- f) verificarea etanseitatii instalatiei de aer la locomotive;
- g) verificarea franelor la locomotiva.

Art. 2. - (1) Verificarea debitului compresoarelor la locomotivele electrice, diesel, rame electrice si automotoare, se face astfel:

- a) se aseaza manerul robinetului mecanicului in pozitia a III-a de izolare pentru robinetul KD2, respectiv a IV-a de izolare la ST.60;
- b) se porneste compresorul si se urmareste daca se realizeaza presiunea in timpul prevazut in tabelul nr. 1:

Tabelul nr. 1

Tip compresor	Capacit. rezerv. princip.	Pres. atm.	Timp in 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 Edl 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 turatie de 700 rot/min.	600	0-8	8 min.
Compresor 6 C.I. pentru LDHA 450 CP la turatia de 700 rot/min.	600	0-8	10 min.
Compresor 6 C.I. pentru LDH cale ingusta la turatia 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.

NOTA: De la locomotivele EA819 timpul de umplere cu 2 compresoare 2A320 este de 5 min. si 30 sec.

(2) In cazul cand nu se pot realiza timpii din tabel, compresorul se considera defect.

(3) Pentru rezervoarele de alta capacitate neprevazute in tabel, timpul de umplere se modifica proportional.

Art. 3. - (1) Verificarea etanseitatii valvei invaritatoarei si a ventilelor de inalta presiune si de strangere ale robinetelor se face astfel:

- a) la robinetul mecanicului tip Knorr 8 si KD2 avand rezervorul principal si conducta generala alimentate la presiunea de regim, se trece robinetul de manevra al mecanicului in pozitia a III-a. Se evacueaza aerul din conducta generala prin robinetul frontal, (dupa care se inchide), iar din restul instalatiei de frana prin valvele de descarcare de la locomotive, apoi se urmareste acul negru al manometrului dublu de presiune care va

indica cresterea presiunii, in conducta generala, atunci cand ventilele de inalta presiune sau de strangere nu sunt etanse;

b) la robinetul mecanicului ST-60 de la automotoare se manipuleaza manerul robinetului in pozitia a IV-a, se face evacuarea completa a aerului din echipamentul de frana automata, dupa care se alimenteaza rezervorul principal la presiunea de regim. Pierderile de aer sunt indicate la manometrul dublu de presiune care va indica cresterea presiunii in conducta generala. Dupa aceasta se trece manerul robinetului mecanicului din pozitia a IV-a in pozitia a III-a si se observa daca nu se produce o descarcare de aer din frana directa, care poate proveni din lipsa de etanseitate a valvei invaritoare.

(2) In caz de neetanseitate a valvei invaritoare, se mai pot observa pierderile de aer si pe la orificiul w al robinetului mecanicului.

Art. 4. - (1) Verificarea etanseitatii instalatiei de aer la locomotive se face cu pompa sau compresorul de aer oprite, avand rezervorul principal si conducta generala alimentate la presiunea de regim astfel:

a) la robinetele tip Knorr si ICD2 se trece manerul robinetului de manevra al mecanicului in pozitia a III-a;

b) la robinetul tip ST-60 se trece robinetul de manevra al mecanicului in pozitia a IV-a.

(2) Se urmareste indicatia acelor de la manometre: daca scade presiunea indicata de acul negru la locomotiva sau de acul alb la automotoare, exista pierderi de aer la conducta generala sau la aparatele instalatiei de frana racordate la aceasta.

(3) Daca scade presiunea indicata de acul rosu, exista pierderi de aer la rezervorul principal sau instalatiile racordate la acesta.

(4) Pierderile de aer maxim admise sunt:

- 0,1 bar pe minut de la presiunea de regim, la conducta generala;

- 0,1 bar pe minut de la presiunea de regim la rezervorul principal.

Art. 5. - (1) Verificarea franelor automate la locomotiva se face astfel:

a) se verifica daca presiunea in conducta generala de frana este de  $5 \pm 0,1$  bar;

b) se executa o scadere de presiune din conducta generala de 0,6-0,7 bar dintr-o singura treapta de strangere;

c) se controleaza strangerea sabotilor pe roti la ambele regimuri de franare marfa-persoane prin lovire cu ciocanul si daca sabotii sunt aplicati pe bandaj cu cel putin  $3/4$  din suprafata de contact;

d) se controleaza cursa pistonului cilindrului de frana, daca este in limitele admise si daca frana nu slabeste de la sine timp de 10 minute;

e) se trece manerului robinetului mecanicului in pozitia de slabire a franei si se controleaza slabirea sabotilor de pe bandaje.

(2) Grosimea minima a sabotilor la locomotivele care circula cu viteze pana la 100 km/h nu trebuie sa fie sub 12 mm la cei fixati cu pana si 10 mm la cei fixati cu buloane. La locomotivele care circula cu viteze peste 100 km/h grosimea sabotilor de frana nu trebuie sa fie mai mica de 15 mm.

(3) Cand se verifica frana automata, manerul robinetului franei directe trebuie sa fie in pozitie de slabire.

Art. 6. - (1) Verificarea la frana directa la locomotiva se face astfel:

a) se trece manerul robinetului franei directe in pozitia de franare;

b) se urmareste presiunea in cilindrii de frana care trebuie sa atinga valorile din tabelul nr. 2:

Tabelul 2

Tipul locomotivei	Val. max. a pres. in cilindrii de frana 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 si automotoare	5	5-8
Rama electrica	2,1	8







7. la expedierea unui tren, in cazul in care agentul unui post de bariera sau post de macazuri din linie curenta sau al unei statii cu serviciul intrerupt temporar nu se prezinta la telefon;
8. in cazul defectarii barierei;
9. cand se ataseaza locomotiva impingatoare legata ori nelegata la tren sau intercalata;
10. in cazul cand se schimba locomotiva trenului sau numarul de tren;
11. cand un tren urmeaza sa se opreasca in linie curenta unde mersul nu prevede oprire;
12. cand se expediază trenul cu material rulant sau cu incarcatura care depaseste gabaritul;
13. cand trebuie detasata locomotiva de dubla tractiune peste podurile slabite;
14. cand se expediază un tren pe linie dubla sau paralela, iar pe linia alaturata - paralela - se fac incarcari/descarcari in si din vagoane sau se efectueaza lucrari;
15. cand se defecteaza partial frana automata a trenului, cu aratarea modului de circulatie a trenului;
16. cand temperatura scade sub  $-15^{\circ}\text{C}$  in cazul trenurilor care circula pe linii cu pante caracteristice mai mari de  $10^{\circ}/_{00}$  sau in cazul trenurilor care stationeaza in statii mai mult de o ora, fiind necesara executarea probei complete - Regulamentul pentru remorcarea si franarea trenurilor - nr. 006;
17. cand in compunerea trenului sunt vagoane incarcate cu marfuri periculoase din categoria "explozibile";
18. cand se manevreaza cu vagoane incarcate cu marfuri periculoase din categoria "explozibile";
19. cand se manevreaza un grup de vagoane in curs de incarcare/descarcare cu incarcatura asezata numai pe o parte;
20. cand trenul circula cu agent la urma;
21. la depasirea la manevra a semnalelor luminoase cu indicatia "rosu", precum si a semnalelor luminoase de manevra cu indicatia "albastru" atunci cand aceste semnale nu au parcursuri de manevra centralizate electrodinamic sau electronic, cand aceste semnale sunt defecte, scoase temporar din functie sau in cazul in care se face manevra si nu se consuma integral parcursul;
22. la indrumarea trenurilor suplimentare de calatori sau marfa dupa mersuri intocmite cu ocazia indrumarii lor sau in conditiile de circulatie din livret a unui tren prevazut in grafic;
23. la indrumarea timpurie a trenurilor de marfa;
24. cand pe linia de primire exista o restrictie de viteza mai mica de 20 km/ora;
25. in cazul suprimarii opririi trenului intr-o statie in care dupa mers trenul are prevazuta oprire;
26. expedierea trenurilor in toate cazurile cand locomotiva trenului se afla dincolo de semnalul de iesire;
27. pentru continuarea mersului cand trenul este oprit, dupa darea ordinului de plecare in statii neinzestrate cu semnal de iesire;
28. in cazul schimbarii sistemului de circulatie;
29. in cazurile de repunere in functiune a blocului de linie automat;
30. la avizarea despre circulatia unui vehicul fara motor care se poate scoate de pe linie cu bratele;
31. la expedierea trenului pe linie falsa;
32. cand functionarea tuturor mijloacelor de comunicatie este intrerupta si transmiterea avizelor/cererilor se face dupa formulele A, B, C si respectiv D din Regulamentul pentru circulatia trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr. 005;
33. la indrumarea trenului pe linie curenta inchisa;
34. la avizarea restrictiilor de viteza;
35. in cazul circulatiei trenurilor peste portiunile de linie supuse inundatiilor sau care sunt in pericol de a fi inundate;
36. la modificarea conditiilor inscrise in BAR;
37. cand necesitatile impun oprirea trenului intr-o statie unde mersul nu prevede oprire, iar semnalul de intrare nu da indicatii asupra semnalului de iesire;
38. in cazul restrictiei de viteza in trepte, cand paleta galbena este la o distanta mai mica de 1000 m fata de paleta galbena cu dungi in diagonala;
39. cand portiunile de linie slabite nu pot fi acoperite conform Regulamentului de semnalizare CFR;
40. la circulatia trenurilor pe sectii cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor;
41. cand nu trebuie luate in considerare indicatiile semnalului de trecere ale postului de miscare, pentru sensul normal de mers;

42. in cazul circulatiei trenurilor pe sectii de circulatie cu puncte de sectionare avand serviciul de miscare suspendat temporar;
  43. la inapoierea trenului din linie curenta in conditiile stabilite de seful de tren;
  44. la darea dispozitiei privind plecarea locomotivei pana la primul post telefonic sau prima statie, data de seful de tren cand trenul nu-si poate continua mersul;
  45. in cazul precizarii conditiilor de circulatie a mijlocului de interventie sau a locomotivei de ajutor in linie curenta inchisa, respectiv cand din doua statii se expediaza mijloace de interventie in sens contrar, pe linie curenta inchisa;
  46. la ocuparea liniei curente de catre un tren care pleaca dintr-un punct de sectionare fara semnal de iesire, cu semnat de iesire de grup fara indicator de linie sau cu indicator de linie defect, de pe o sectie cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor, in urma dispozitiei operatorului de circulatie;
  47. in cazurile de limitare de viteza prevazute de reglementarile specifice privind remorcarea si franarea trenurilor respectiv in cazul remorcarii trenului cu locomotive cu abur seria 50100 in curbe, pentru care sunt prevazute viteze restrictionate;
  48. cand trenul are in compunere vagoane transpuse sau vagoane basculante tip MAV;
  49. cand IDM a fost avizat despre deteriorari la linie;
  50. la expedierea trenului de catre acar sau de revizor de ace din ordinul IDM;
  51. pe sectiile cu conducere centralizata a circulatiei trenului, cand agentul unui punct de sectionare sau post de macazuri in linie curenta nu raspunde la apelul operatorului de circulatie sau cand necesitatea schimbarii liniei de garare a intervenit dupa plecarea trenului din ultimul punct de sectionare;
  52. cand in compunerea trenului se afla vagoane defecte pentru care revizorul tehnic de vagoane a stabilit limitare de viteza;
  53. cand in compunerea trenului sunt vagoane cu saboti din materiale compozite tip K sau L-L, vagoane cu frana nemoderabila la slabire, vagoane cu frana cu disc si/sau vagoane cu roti mici pentru transportul autotrenurilor rutiere.
  54. la indrumarea trenurilor compuse din vagoane defecte, pentru care au fost stabilite conditii de circulatie de catre revizorul tehnic de vagoane;
  55. la schimbarea liniei de primire-trecere a unui tren, atunci cand pe aceasta linie exista restrictii de viteza;
  56. la darea inapoi a trenului cu depasirea marcii de siguranta de la urma trenului;
  57. la inapoierea in statie a unui tren care circula pe linie normala sau falsa de pe o sectie dispecer fara tehnica de calcul, dupa oprirea trenului la un punct din linie curenta, pentru incarcari-descarcari;
  58. la incrucisarea trenurilor in punctele de sectionare inzestrate cu indicatoare permanente de acoperire de pe sectiile cu conducere centralizata a circulatiei, pentru precizarea ordinii de intrare a trenurilor;
  59. la fractionarea si gararea trenurilor ramase peste marcile de siguranta ale unei statii pe o sectie cu conducere centralizata a circulatiei trenurilor;
  60. la primirea unui tren pe linie ocupata sau cu marca de siguranta ocupata in capatul opus;
  61. la primirea unui tren in statie cand incuietorile aparatelor de cale, respectiv instalatiile CEM sau cu incuietori cu chei cu bloc, sunt defecte;
  62. in cazul trenurilor cu vagoane care sunt aranjate dupa vagonul de semnal,
- Art. 2. - Se vor aviza prin ordin de circulatie mecanic, respectiv conducatorul manevrei si in alte cazuri necuprinse in prezenta anexa, atunci cand siguranta circulatiei impune masuri care trebuie aduse la cunostinta personalului de locomotiva si tren.