

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR  
CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI**

**Nr.099**

**INSTRUCȚIUNI  
PENTRU PROGRAMAREA  
ȘI  
ANALIZA TEHNICO-OPERATIVĂ  
A CIRCULAȚIEI TRENURILOR**

**APROBATE PRIN ORDINUL MINISTRULUI  
NR. 2122 DIN 6.12.2005**

**EDITURA FERROVIARĂ  
2006**

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**

ROMÂNIA. MINISTERUL TRANSPORTURILOR,  
CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI.

**Instrucțiuni pentru programarea și analiza  
tehnic-operativă a circulației trenurilor - nr. 099**

Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și  
Turismului

București: Editura Feroviară, 2005

Bibliografie

**ISBN 973-86627-6-1**

**629.4**

**EDITURA FEROVIARĂ**

Redactor-șef:	ing. Marina Dejoianu
Tehnoredactare	Camelia Șerb, Gheorghiță Daniela
Grafică	Bogdan Brânzan
Corector	Valeria Haidău

---

Tiparul executat la Tipografia FILARET  
Str Fabrica de chibrituri nr.9-11  
Sub comanda nr.

## CUPRINS

O R D I N U L nr. 2122 din 6.12.2005 pentru aprobarea	
<b>Instrucțiunilor pentru programarea și analiza tehnico-operativă a</b>	
<b>circulației trenurilor- nr. 099 .....</b>	<b>5</b>
<b>CAPITOLUL I      Obiectul Instrucțiunilor .....</b>	<b>9</b>
<b>PARTEA I</b>	
<b>PROGRAMAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR</b>	
<b>CAPITOLUL II      Dispoziții generale privind programarea</b>	
<b>                         circulației trenurilor.....</b>	<b>10</b>
<b>CAPITOLUL III      Programarea circulației trenurilor de călători....</b>	<b>12</b>
<b>CAPITOLUL IV      Programarea circulației trenurilor de marfă.....</b>	<b>17</b>
<b>PARTEA a II-a</b>	
<b>ANALIZA TEHNICO-OPERATIVĂ A CIRCULAȚIEI TRENURILOR</b>	
<b>CAPITOLUL V      Dispoziții generale privind analiza tehnico-</b>	
<b>                         operativă a circulației trenurilor.....</b>	<b>26</b>
<b>CAPITOLUL VI      Urmărirea și analiza realizării programului</b>	
<b>                         de circulație.....</b>	<b>28</b>
<b>CAPITOLUL VII      Urmărirea și înregistrarea întârzierilor față</b>	
<b>                         de graficul de circulație .....</b>	<b>32</b>
<b>CAPITOLUL VIII      Repartizarea întârzierilor pe cauze .....</b>	<b>36</b>
<b>CAPITOLUL IX      Analiza și tratarea întârzierilor față de</b>	
<b>                         graficul de circulație .....</b>	<b>39</b>

	<b>PARTEA a III-a</b>	
<b>CAPITOLUL X</b>	<b>Sistemul informatic IRIS - Prezentare și mod de utilizare a aplicațiilor .....</b>	<b>41</b>
<b>CAPITOLUL XI</b>	<b>Dispoziții finale .....</b>	<b>52</b>

#### **ANEXE**

<b>ANEXA 1</b>	Definiții folosite în programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor .....	53
<b>ANEXA 2</b>	Îndrumător pentru completarea formularului « INFORMARE OPERATIVĂ PRIVIND ANALIZA EFECTUĂRII PROGRAMULUI DE CIRCULAȚIE A TRENURILOR » și exemple de înregistrare a întârzierilor față de graficul de circulație a trenurilor .....	58
<b>ANEXA 3</b>	Metodologia de calcul a indicatorilor care exprimă cantitatea și calitatea circulației trenurilor .....	67
<b>ANEXA 4</b>	Formularul « INFORMARE OPERATIVĂ PRIVIND ANALIZA EFECTUĂRII PROGRAMULUI DE CIRCULAȚIE A TRENURILOR » .....	71

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR  
ȘI TURISMULUI**

**ORDINUL**  
**Nr. 2122 din 6.12.2005**

pentru aprobarea **Instrucțiunilor pentru programarea și analiza  
tehnico-operativă a circulației trenurilor- nr. 099**

În temeiul prevederilor art. 4 lit. e) ultima liniuță din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române - AFER – aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

**Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,**  
emite următorul

**ORDIN:**

**Art. 1.** - Se aprobă **Instrucțiunilor pentru programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor- nr. 099** prevăzute în anexa\*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

**Art. 2.** - Prevederile prezentului ordin se aplică Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” - S.A., în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice și operatorilor de transport feroviar .

---

\*) Anexa va fi pusă la dispoziția celor interesați de către CNCF “CFR” SA la cerere.

**Art. 3.** - Compania Națională de Căi Ferate “CFR” – S.A., va elabora și prezenta spre aprobare prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului, în termen de 30 de zile de la data publicării prezentelor instrucțiuni, metodologia privind concentrarea datelor la nivel de secție de circulație, regulator de circulație, structură regională și structură centrală a administratorului infrastructurii feroviare publice, în vederea completării formularului . « **Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor** »

**(2)** Compania Națională de Căi Ferate “CFR” – S.A., în termen de 90 de zile de la aprobarea prezentului ordin va edita **Instrucțiunile pentru programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor- nr. 099.**

**Art. 4.** - La data intrării în vigoare a **Instrucțiunilor pentru programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor- nr. 099**, conducerea persoanelor juridice prevăzute la art. 2 va asigura instruirea și examinarea personalului implicat în activitatea de circulație a trenurilor din prevederile acestor instrucțiuni.

**Art. 5** - Prezentul ordin intră în vigoare în termen de 90 de zile de la data publicării sale în Monitorul Oficial.

**Art. 6.** - Compania Națională de Căi Ferate “CFR” – S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” – S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” – S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă” – S.A., operatorii de transport feroviar, vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

**Art. 7** - Nerespectarea prevederilor prezentului ordin atrage după sine răspunderea juridică, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

**Art.8** - La data intrării în vigoare a **Instrucțiunilor pentru programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor- nr. 099**, Instrucția pentru programarea circulației

trenurilor de marfă, aprobată prin Ordinul adjunctului Ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor nr. 1660/1975, Instrucția pentru analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor, aprobată prin Ordinul adjunctului Ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor nr. 1661/1975, precum și orice alte dispoziții contrare își încetează aplicabilitatea.

**Art. 9** – Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial Partea I, Foia Oficială CFR și în Buletinul AFER.

**MINISTRU  
GHEORGHE DOBRE**









## **CAPITOLUL I**

### **OBIECTUL INSTRUCȚIUNILOR**

**Art. 1.** - Prezentele instrucțiuni stabilesc obligațiile și răspunderile administratorului infrastructurii feroviare și ale operatorilor de transport feroviar privind:

- a)** solicitarea, întocmirea, aprobarea și difuzarea programului de circulație;
- b)** urmărirea și analizarea realizării programului de circulație;
- c)** stabilirea și analizarea cauzelor întârzierii trenurilor;
- d)** calculul indicatorilor specifici activității de transport feroviar.

**Art. 2.** - Definițiile unor termeni folosiți în prezentele instrucțiuni în legătură cu programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor se găsesc în ANEXA 1.

## **PARTEA I**

### **PROGRAMAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR**

## **CAPITOLUL II**

### **DISPOZIȚII GENERALE PRIVIND PROGRAMAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR**

**Art. 3. - (1)** Trenurile pot să circule pe infrastructura feroviară numai dacă sunt prevăzute într-un program de circulație, au atribuit un număr și au un orar dinainte stabilit.

**(2)** De la aplicarea prezentelor instrucțiuni privind programarea circulației sunt exceptate următoarele categorii de trenuri solicitate și puse în circulație în mod operativ și care sunt evidențiate în programul de circulație:

- a) trenurile mixte;
- b) trenurile de intervenție;
- c) trenurile macara;
- d) trenurile de ajutor;
- e) trenurile de lucru;
- f) trenurile de probă;
- g) alte categorii de trenuri puse în circulație de administratorul infrastructurii feroviare în vederea efectuării transporturilor prevăzute de lege în interesul său propriu pentru nevoile urgente ale exploatării;
- h) trenuri puse în circulație la cererea justificată a operatorilor de transport feroviar.

**Art. 4. - (1)** Planul de mers reprezintă totalitatea traselor prevăzute într-un interval de timp, de regulă un an.

(2) Planul de mers se compune din graficul de circulație al trenurilor de marfă și călători, planul de compunere al trenurilor de călători și se materializează prin livretele de mers.

**Art. 5.** - Scopul întocmirii planului de mers al trenurilor este organizarea și dirijarea circulației în vederea satisfacerii echitabile și nediscriminatorie a cererilor operatorilor de transport feroviar, utilizarea rațională a capacității de circulație a infrastructurii feroviare și organizarea traficului feroviar în condiții de siguranță a circulației trenurilor și a manevrei vehiculelor feroviare, securitatea transporturilor și regularitatea circulației trenurilor, asigurându-se și intervale libere de circulație pentru lucrări la liniile de cale ferată și la instalațiile feroviare.

**Art. 6. - (1)** Programul de circulație reprezintă adaptarea/modificarea operativă periodică a planului de mers în funcție de starea infrastructurii feroviare și de solicitările operatorilor de transport feroviar.

(2) Prin programul de circulație, administratorul infrastructurii feroviare, în baza solicitărilor operatorilor de transport feroviar, stabilește care dintre trasele de circulație ale trenurilor alocate acestora, urmează să fie folosite într-o anumită perioadă de timp: lună, decadă, zi.

### **CAPITOLUL III**

#### **PROGRAMAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR DE CĂLĂTORI**

**Art. 7 - (1)** Circulația trenurilor de călători se face conform traselor alocate prin planul de mers, întocmit de regulă anual și reprezintă programul de circulație anual.

**(2)** Pentru preluarea creșterii volumului de trafic cauzat de anumite sărbători sau evenimente, operatorii de transport feroviar de călători pot solicita administratorului infrastructurii feroviare introducerea în circulație a unor trenuri suplimentare.

**(3)** Trenurile prevăzute în programul anual pot circula, după caz, pe toată durata de valabilitate a planului de mers, sezonier și/sau numai în anumite zile ale săptămânii.

**Art. 8 -** La cererea operatorului de transport feroviar de călători, administratorul infrastructurii feroviare poate modifica operativ circulația trenurilor de călători față de programul de circulație anual, în sensul suplimentării, anulării circulației unor trenuri sau modificării compunerii acestora.

**Art. 9 - (1)** Trenurile suplimentare față de programul de circulație anual pot circula numai în baza unei trase suplimentare față de planul de mers sau în condițiile unei trase prevăzute în programul de circulație anual.

**(2)** Cererea pentru introducerea în circulație a unor trenuri suplimentare se depune de către operatorul de transport feroviar de călători la compartimentul specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare, astfel:

- a)** cu 90 de zile înainte de punerea în circulație, față de data la care urmează să circule în România, în

cazul trenurilor care urmează să circule în trafic internațional;

- b) cu cel puțin 15 zile înainte de punerea în circulație, în cazul trenurilor din traficul intern care urmează să circule pe una sau mai multe regionale, pentru trenurile prevăzute cu regim de rezervare a locurilor;
- c) cu cel puțin 10 zile înainte de punerea în circulație, în cazul trenurilor din traficul intern care urmează să circule pe una sau mai multe regionale, pentru trenurile fără regim de rezervare a locurilor.

**(3)** Administratorul infrastructurii feroviare poate să accepte solicitări ale operatorilor de transport feroviar în termene mai mici decât cele de la alin. (2), cu condiția rezolvării cererilor la termenele stabilite de reglementările în vigoare.

**Art. 10** - Anularea circulației unor trenuri de călători cuprinse în programul de circulație anual, se poate face de către compartimentul specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare, numai în cazuri motivate, pe toată distanța de circulație sau numai pe o porțiune din aceasta, astfel:

- a) în mod programat, la solicitarea operatorului de transport feroviar de călători care se aduce la cunoștința administratorului infrastructurii feroviare cu cel puțin 90 zile înainte - pentru trenurile în trafic internațional, cu cel puțin 15 zile înainte - pentru trenurile din trafic intern cu regim de rezervare a locurilor și cu cel puțin 5 zile înainte - pentru trenurile din trafic intern fără regim de rezervare;
- b) în mod programat, în cazul efectuării unor lucrări neprevăzute inițial în planul de mers la infrastructura feroviară, cu avizarea operatorilor de transport feroviar de călători cu cel puțin 90 zile înainte - pentru trenurile în trafic internațional, cu 15 zile

înainte - pentru trenurile în trafic intern cu regim de rezervare a locurilor și cu 5 zile înainte - pentru trenurile din trafic intern fără regim de rezervare a locurilor;

- c) în mod excepțional, în cazurile prevăzute de legislația în vigoare, aducându-se imediat la cunoștința operatorilor de transport feroviar de călători.

**Art. 11 - (1)** Circulația trenurilor cuprinse în programul de circulație, cu o compunere diferită, în plus sau în minus față de cea prevăzută în livretele de mers, pe toată distanța sau numai pe o porțiune din aceasta, se poate face, în mod programat, numai pe baza unei cereri a operatorului de transport feroviar de călători și a unei aprobări de circulație emisă de șeful compartimentului specializat din structura:

- a) centrală a administratorului infrastructurii feroviare pentru trenurile care circulă pe două sau mai multe regionale, sau pentru cele cu regim de rezervare a locurilor;
- b) regională a administratorului infrastructurii feroviare pentru trenurile care circulă pe o singură regională, cu avizarea obligatorie a compartimentului specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare.

**(2)** Termenul de depunere a cererii prevăzute la alin. (1) privind circulația în compunere modificată este de:

- a) cel puțin 90 zile pentru trenurile din traficul internațional;
- b) cel puțin 15 zile pentru trenurile din traficul intern cu regim de rezervare a locurilor;
- c) cel puțin 48 de ore pentru trenurile din traficul intern fără regim de rezervare a locurilor.

**(3)** În cazuri bine motivate (afluență de călători, defectări de vagoane, repatrieri de vagoane în trafic intern și internațional, locomotive la program, etc), la cererea operatorului de transport



feroviar de călători, șeful compartimentului specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare, poate aproba modificări operative în compunerea trenurilor de călători, indiferent de rangul acestora.

(4) În cazul în care prin solicitarea operatorului de transport feroviar de călători, se dorește circulația unui tren având un tonaj mai mare decât cel prevăzut în trasă, dar nu depășește tonajul maxim admis de secțiunile de circulație din parcurs, aprobarea de circulație se emite de către compartimentul specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare, cu respectarea reglementărilor în vigoare, indiferent de rangul trenului.

(5) Atunci când necesitățile de exploatare ale administratorului infrastructurii feroviare impun suplimentarea cu material rulant (locomotive, vagoane de măsurat calea, automotoare) a unor trenuri de călători și circulația acestora în interes propriu, acest lucru se poate face cu aprobarea operatorului de transport feroviar de călători.

**Art. 12. - (1)** Aprobările de punere în circulație a trenurilor suplimentare, de anulare a circulației unor trenuri, sau de modificare a compunerii unor trenuri față de cea prevăzută în livretele de mers, se dau de șefii compartimentelor abilitate să primească cererile respective și sunt cele menționate la art. 9, art. 10 și art. 11 din prezentele instrucțiuni.

(2) Difuzarea programului de circulație a trenurilor suplimentare și a planurilor de mers întocmite în acest scop, a anulărilor de trenuri de călători și a modificărilor în compunerea trenurilor de călători, se face după emiterea aprobării, astfel:

- a) compartimentul specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare, către structurile regionale, regulatoarele de circulație, unitățile de bază și operatorii de transport feroviar de călători interesați, pentru trenurile internaționale și interregionale indiferent de rangul acestora;

- b)** compartimentul specializat din structura regională a administratorului infrastructurii feroviare, către regulatoarele de circulație, stațiile, haltele de mișcare și operatorii de transport feroviar de călători interesați, pentru trenurile care circulă numai pe raza proprie de activitate și nu afectează circulația celorlalte trenuri de călători și/sau marfă;
- c)** operatorii de transport feroviar de călători către unitățile/subunitățile și personalul din subordine.

## **CAPITOLUL IV**

### **PROGRAMAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR DE MARFĂ**

**Art. 13** - Programul de circulație se consideră definitivat și se aplică după parcurgerea următoarelor trei faze:

- a) întocmirea programului de expedieri de trenuri de fiecare operator de transport feroviar de marfă;
- b) analizarea, corelarea și aprobarea de către administratorul infrastructurii feroviare a programelor de expedieri depuse de operatorii de transport feroviar de marfă - din momentul însumării acestora și aprobării, devine program de circulație;
- c) transmiterea către fiecare operator de transport feroviar a programului de circulație aferent.

**Art. 14 - (1)** Un tren de marfă se consideră programat din momentul în care administratorul infrastructurii feroviare a comunicat operatorului de transport feroviar de marfă, prin mijloacele stabilite de comun acord, aprobarea pentru circulația trenului respectiv, și trasa acestuia a fost difuzată personalului de execuție, cu consemnarea datei și orei.

**(2)** Orice tren de marfă va avea un singur număr de la stația de îndrumare până la stația de destinație, dacă nu s-a dispus altfel prin livretele de mers sau programul zilnic de circulație.

**(3)** După aprobarea programului de circulație se interzice schimbarea în parcurs a numărului de tren pe întreaga distanță de circulație sau punerea în circulație de noi trenuri, cu excepția celor prevăzute la art.3 alin.(2).

**Art. 15** - Periodicitatea întocmirii programului de circulație a trenurilor de marfă, precum și modul de realizare a acestuia este următoarea:

- a) *lunar* - prin stabilirea traselor și a zilelor de circulație cerute de operatorii de transport feroviar să fie utilizate în luna respectivă;
- b) *decadic* - prin adaptarea programului de circulație lunar la condițiile de circulație din decada respectivă, astfel încât să fie asigurat programul de expedieri de trenuri prezentat de fiecare operator de transport feroviar de marfă;
- c) *zilnic* - prin stabilirea numărului și afectarea fiecărui tren care urmează să circule pe fiecare secție de circulație, în intervalul de 24 ore începând cu ora 17.00, în funcție de solicitările zilnice ale operatorilor de transport feroviar de marfă.

**Art. 16 - (1)** Aprobarea programelor de circulație a trenurilor de marfă, se face de către șeful compartimentului specializat al administratorului infrastructurii feroviare din structura:

- a) regulatorului de circulație pentru trenurile care circulă pe raza unui singur regulator de circulație al administratorului infrastructurii feroviare;
- b) regională pentru trenurile care circulă pe raza a două sau mai multe regulatoare de circulație din cadrul unei singure regionale de cale ferată a administratorului infrastructurii feroviare;
- c) centrală pentru trenurile care circulă pe raza a două sau mai multor regionale de cale ferată ale administratorului infrastructurii feroviare.

**(2)** În cazul în care prin solicitarea operatorului de transport feroviar se dorește circulația pe aceeași trasă a unui tren cu un tonaj mai mare decât cel prevăzut pentru această trasă în livretele de mers, dar nu depășește tonajul maxim admis pe fiecare din secțiile de circulație din parcurs, aprobarea de circulație se emite

de șeful compartimentului specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare.

**Art. 17. - (1)** Pentru elaborarea programului de circulație lunar, operatorii de transport feroviar definitivează programul lunar de expedieri pe care îl prezintă administratorului infrastructurii feroviare în ziua de 28 a fiecărei luni (respectiv în ziua de 26 pentru luna februarie) care precede luna de programare.

**(2)** Programul de circulație lunar este și programul de circulație al decadei I a lunii pentru care se întocmește.

**Art. 18. - (1)** Programul de circulație decadic cuprinde nominal trasele de marfă din programul lunar care urmează să fie utilizate într-o perioadă de 10 zile calendaristice (11 pentru lunile cu 31 zile și 8/9 pentru luna februarie).

**(2)** Programul de circulație decadic se întocmește de către administratorul infrastructurii feroviare în mod similar cu programul de circulație lunar, astfel:

- a)** în zilele de 8, 18 și 28 (26 pentru luna februarie) ale fiecărei luni, fiecare operator de transport feroviar prezintă administratorului infrastructurii feroviare programul de expedieri de trenuri de marfă pentru decadele 11-20, 21-30/31, sau 21-28/29 pentru luna februarie și respectiv 1-10 a lunii următoare;
- b)** după însumarea, analizarea și punerea de acord a programelor de expedieri între ele în conformitate cu legislația în vigoare și cu programul de circulație lunar, proiectul rezultat se aprobă de către șeful compartimentului specializat al administratorului infrastructurii feroviare, precizat la art. 16, devenind program de circulație decadic.

**(3)** La întocmirea programului de circulație decadic se ține seama de următoarele elemente:

- a) închideri de linii pe o secție de circulație pe o perioadă mai mare de 5 zile;
- b) derogări de la îndrumătorul de rute;
- c) periodicitatea trenurilor internaționale stabilită prin protocoale;
- d) suspendarea activității de circulație în intervale de timp mai mici de 24 ore;
- e) previziuni ale operatorului de transport feroviar privind creșterea capacității de preluare la transport a unor tipuri de mărfuri;
- f) programul de dirijare al vagoanelor goale;
- g) restricții de încărcări pentru perioade mai mari de 3 zile;
- h) propuneri ale regionalelor de cale ferată, respectiv ale reguletoarelor de circulație.

**Art. 19. - (1)** Trasele, prevăzute pentru decada I care este și program cadru lunar, sunt menționate nominal.

**(2)** La întocmirea programelor decadelor II și III, în plus față de trasele din decada anterioară care vor rămâne programate, se vor specifica:

- a) trasele prevăzute a fi utilizate în decada respectivă în plus față de programul decadei anterioare;
- b) trasele neutilizate în decada respectivă față de programul decadei anterioare.

**(3)** Programul de circulație decadic devine obligatoriu în desfășurarea lui pe tot parcursul perioadei de referință, atât pentru operatorii de transport feroviar, cât și pentru administratorul infrastructurii feroviare și se poate adapta doar în condițiile art. 21.

**Art. 20. – (1)** Programele de circulație lunar și decadic se difuzează unităților interesate cu cel puțin 48 ore înainte de începerea lunii sau decadei.

**(2)** Difuzarea programelor de circulație lunar și decadic se face de către compartimentul specializat al administratorului infrastructurii feroviare din structura:

- a)** centrală, către structurile sale regionale, pentru trasele de marfă internaționale și interregionale, respectiv către operatorii de transport feroviar, prin mijloacele stabilite de comun acord cu operatorii de transport feroviar;
- b)** regională, pentru trasele de marfă care sunt utilizate pe raza proprie de activitate, sau pentru trasele interregionale sau internaționale de marfă, pentru distanțele aferente fiecărei regionale, prin telegramă sau telefonogramă adresată subunităților interesate și operatorilor de transport feroviar;
- c)** regulatorului de circulație, prin dispoziție RC către toate subunitățile interesate de pe raza lui de activitate, pentru toate trasele de marfă utilizate pe raza proprie de activitate și operatorilor de transport feroviar;

Operatorii de transport feroviar de marfă difuzează programul de circulație personalului din subordine conform procedurilor proprii.

**Art. 21. - (1)** Programul de circulație zilnic – se întocmește de la ora 10.00 pentru trasele care se vor utiliza începând de la ora 17.00 a zilei în curs și reprezintă adaptarea programului de circulație decadic, cuprinzând:

- a)** trasele în plus față de cele programate să fie utilizate în decadă;
- b)** trasele suplimentare față de planul de mers;
- c)** trasele neutilizate;
- d)** nominalizarea trenurilor de marfă care vor circula pe trasele stabilite să fie utilizate în ziua respectivă

cu menționarea afectării, tonajului, rutei și distanței pe care urmează să fie utilizate.

**(2)** Analizarea, aprobarea și transmiterea aprobării programului de circulație a trenurilor de marfă se face cel mai târziu până la ora 14.00.

**Art. 22. - (1)** Anularea utilizării traselor de marfă din programul de circulație zilnic se face din oficiu de către administratorul infrastructurii feroviare, prin operatorul de circulație, dacă întârzierea trenurilor de marfă la îndrumare depășește 180 minute față de ora programată, din următoarele motive:

- a) vina administratorului infrastructurii feroviare;
- b) vina operatorului feroviar de transport feroviar;
- c) accidente sau evenimente feroviare;
- d) forță majoră.

Anularea din oficiu se comunică operatorului de transport feroviar interesat, conform metodologiei de difuzare a programelor de circulație stabilită la art.20.

**(2)** Evidența traselor neutilizate se face cu codificări separate pentru administratorul infrastructurii și pentru fiecare operator feroviar, astfel:

**a) la administratorul infrastructurii feroviare** - codificarea este precedată de inițiala I de la infrastructură, urmată de cifra corespunzătoare cauzei:

- 1 - alte cauze;
- 2 - închideri de linii;
- 3 - tranzit.

**b) la operatorii de transport feroviar** - codificările anulărilor sunt precedate de codul operatorului de transport feroviar, urmată de cifra corespunzătoare cauzei:

- 1 - lipsă locomotivă;
- 2 - lipsă bruto/DVG;
- 3 - tranzit;



- 4 - restricții de încărcare;
- 5 - tren neîncărcat sau nedescărcat de clientul operatorului de transport feroviar;
- 6 - tren neprimit de stația de destinație;
- 7 - alte cauze

(3) Evidența neutilizării traselor datorate accidentelor sau evenimentelor se notează cu litera B iar a celor datorate forței majore se codifică cu litera F.

(4) Pentru evidențierea corectă a anulărilor de trenuri, atât administratorul infrastructurii feroviare, cât și operatorul de transport feroviar, vor comunica reciproc, în timpul derulării programului, cauza reală a anulării trenurilor din program, asumându-și răspunderea pentru aceasta.

**Art. 23. - (1)** Programul de circulație zilnic aprobat, devine obligatoriu în executare atât pentru operatorii de transport feroviar cât și pentru administratorul infrastructurii feroviare.

(2) Dacă administratorul infrastructurii feroviare și/sau operatorii de transport nu pot realiza programul de circulație zilnic din cauza unor accidente sau evenimente feroviare, calamități naturale sau alte cazuri de forță majoră prevăzute de lege, se vor stabili și utiliza, de comun acord, dacă este posibil, rute ocolitoare în cadrul aceluiași program de circulație; în cazul în care folosirea unor rute ocolitoare nu este posibilă, transporturile respective se reprogramează de comun acord.

**Art. 24. - (1)** Rectificări operative ale programului de circulație zilnic aprobat se pot face și în timpul derulării programului, la cererea motivată a operatorilor de transport feroviar sau, după caz, a unor subunități aparținând administratorului infrastructurii feroviare care nu pot executa programul zilnic de circulație în condițiile stabilite, după cum urmează:

- a) la ora 22.00, pentru programul cuprins în intervalul 24.00 – 12.00 și se evidențiază cu culoare roșie pe coala program;
- b) la ora 10.00, pentru programul cuprins în intervalul 12.00 – 17.00 și se evidențiază cu culoare verde pe coala program.

(2) Rectificările, se aprobă, după caz, de către compartimentele prevăzute la art. 16, aceleași compartimente fiind și cele care primesc cererile de rectificare și devin obligatorii în executare.

**Art. 25. - (1)** Datele privind compunerea trenului - vagoane, osii, tone, lungime, precum și cele privind vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase, transporturi negabaritice, vietăți sau alte vagoane cu condiții de circulație speciale, care trebuiesc aduse la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație și care servesc la conducerea circulației și urmărirea realizării programului de circulație zilnic, se avizează la programul zilnic și se transmit înainte de expedierea trenului de marfă de către impiegatul de mișcare din stația de compunere sau prelucrare a trenului, către operatorul de circulație care conduce circulația pe secția de care aparține stația respectivă.

(2) Datele privind compunerea trenului, prevăzute la alin. (1) se comunică în scris impiegatului de mișcare de către un reprezentant împuternicit al operatorului de transport feroviar după ce trenul a fost compus, în conformitate cu prevederile planului tehnic de exploatare al stației și reglementările specifice în vigoare.

**Art. 26. -** Difuzarea programului de circulație zilnic se face de către:

- a) compartimentul specializat din structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare către structurile regionale de cale ferată interesate și operatorii de transport feroviar interesați, pentru

trenurile de marfă interregionale și internaționale prin mijloacele stabilite de comun acord cu operatorii de transport feroviar;

- b)** compartimentul specializat din structura regională a administratorului infrastructurii feroviare, către regulatoarele de circulație proprii și operatorii de transport feroviar de marfă interesați, care au structuri teritoriale la nivel de regională;
- c)** regulatoarele de circulație, către subunitățile proprii;
- d)** operatorii de transport feroviar de marfă la unitățile și personalul din subordine.

**PARTEA A-II-A**  
**ANALIZA TEHNICO-OPERATIVĂ A CIRCULAȚIEI**  
**TRENURILOR**

**CAPITOLUL V**  
**DISPOZIȚII GENERALE PRIVIND ANALIZA TEHNICO-**  
**OPERATIVĂ A CIRCULAȚIEI TRENURILOR**

**Art. 27. - (1)** Analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor se efectuează de către administratorul infrastructurii feroviare, care stabilește modul în care au fost utilizate capacitățile infrastructurii feroviare repartizate operatorilor de transport feroviar.

**(2)** Instrucțiunile privind analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor stabilesc modul de lucru cu privire la:

- a)** urmărirea principalilor indicatori specifici activității de transport feroviar, necesar a fi raportați din punct de vedere statistic și care, după caz, sunt stabiliți prin contractele de activitate aprobate de guvern;
- b)** repartizarea întârzierii trenurilor cumulat și distinct, pe tip de cauză și operator de transport feroviar;
- c)** soluționarea eventualelor divergențe apărute în modul de utilizare a traselor alocate și în repartizarea întârzierii trenurilor.

**Art. 28. -** Asigurarea circulației trenurilor conform graficelor de circulație constituie una din îndatoririle principale ale personalului de exploatare, în care scop acesta este obligat să

respecte cu strictete prevederile din livretele de mers, din reglementările specifice, precum și dispozițiile operative ale administratorului infrastructurii feroviare privind circulația trenurilor, ceea ce impune o legătură permanentă între reprezentanții administratorului infrastructurii feroviare, pe trepte ierarhice și cei ai operatorilor de transport feroviar pentru asigurarea regularității circulației trenurilor.

**Art. 29. - (1)** Se interzice administratorului infrastructurii feroviare să dea dispoziții care să aibă drept urmare întârzierea trenurilor de călători.

**(2)** Fac excepție de la prevederile alin. (1):

- a)** dispozițiile privind circulația trenurilor speciale;
- b)** ordinele date de conducerea administratorului infrastructurii feroviare în cazul producerii unui accident sau eveniment feroviar, a circulației în condiții meteo deosebite, precum și în cazurile de forță majoră prevăzute de lege.

**(3)** În cazul lucrărilor la infrastructură, pentru prevenirea perturbațiilor în exploatare, administratorul infrastructurii feroviare, trebuie să ia măsuri corespunzătoare privind adaptarea graficului de circulație, stabilind împreună cu operatorii de transport măsuri concrete obligatorii.

**Art. 30. -** La solicitarea operatorilor de transport feroviar, administratorul infrastructurii feroviare poate da dispoziții care să aibă drept urmare întârzierea trenurilor solicitantului, numai atunci când condițiile de exploatare permit acest lucru.

**Art. 31. -** Orice întârziere față de graficul de circulație trebuie analizată separat, cu fiecare operator de transport feroviar în parte, pentru determinarea cauzelor care au generat-o, stabilind totodată măsuri corective corespunzătoare.

## **CAPITOLUL VI**

### **URMĂRIREA ȘI ANALIZA REALIZĂRII PROGRAMULUI DE CIRCULAȚIE**

**Art. 32.** - Analiza efectuării programului de circulație are ca scop determinarea cauzelor nerealizării calitative și cantitative a programului de circulație și servește administratorului infrastructurii feroviare și operatorilor de transport feroviar la stabilirea măsurilor necesare pentru ca traficul de călători și marfă să se desfășoare fluent, conform graficului și în condiții de siguranță a circulației și de securitate a transporturilor.

**Art. 33.** - Analiza cantitativă și calitativă a efectuării programului de circulație se face zilnic și periodic (decadic, lunar, trimestrial, anual) după expirarea perioadei de executare.

**Art. 34.** - Analizele trebuie să evidențieze cel puțin următoarele aspecte:

- a) modul de întocmire și realizare a programului de circulație aprobat, cu menționarea cauzelor nerealizării (anulări și suplimentări de trenuri);
- b) regularitatea circulației trenurilor la îndrumare și în parcurs (cu detalierea cauzelor întârzierilor);
- c) calcularea indicatorilor privind realizarea programului de circulație și stabilirea măsurilor de îmbunătățire a acestora.

**Art. 35.** - Indicatorii care se urmăresc și se analizează zilnic sunt:

- a) indicatori care exprimă modul de realizare a programului de circulație: trase programate,

trenuri circulate, trase anulate pe cauze, trenuri suplimentare;

- b) indicatori care exprimă întârzierea față de graficul de circulație a trenurilor de călători din programul zilnic de circulație: regularitatea circulației la îndrumare și în parcurs, întârzieri pe 100 tren km, trenkm, viteza medie comercială a trenurilor de călători;
- c) indicatori care exprimă calitatea și cantitatea circulației trenurilor de marfă din programul zilnic de circulație: regularitatea circulației la îndrumare și în parcurs, întârzieri pe 100 tren km, tren km, tone nete km, tone brute km, viteza medie comercială a trenurilor directe de marfă.

**Art. 36.** - Metodologia de calcul a indicatorilor prevăzuți la art. 35 pct. b) și c) este prezentată în ANEXA 3.

**Art. 37.** - Urmărirea realizării programului de circulație a trenurilor se face de stațiile de compunere a trenurilor, de regulatoarele de circulație separat pe fiecare secție de circulație și cumulat pe întregul regulator de circulație, de structurile regionale și cele din centralul administratorului infrastructurii feroviare pentru întreaga rețea a infrastructurii feroviare.

**Art. 38.** - Elementele necesare pentru urmărirea și calculul indicatorilor privind realizarea programului de circulație a trenurilor, se stabilesc de conducerea centralului structurii organizatorice a administratorului infrastructurii feroviare pentru fiecare secție de circulație, regulator de circulație, structură regională și întreaga rețea a infrastructurii feroviare.

**Art. 39.** - Înregistrarea și concentrarea întârzierilor și a recâștigărilor de întârzieri precum și calculul indicatorilor se face pe formularul "Informare operativă privind analiza efectuării

programului de circulație a trenurilor” – ANEXA 4, și se transmit pentru concentrare pe cale ierarhică, conform organizării specifice (zilnic, decadic, lunar, trimestrial și anual) pentru trenuri de călători și pentru trenuri de marfă (defalcate pe directe, locale și convoaie, trenurile de transcontainere sau mixte fiind asimilate cu trenuri directe, iar locomotivele izolate fiind incluse la trenurile locale și convoaie), pentru fiecare operator în parte.

**Art. 40.** - Datele primite de la regionale la structura centrală de conducere a circulației aparținând administratorului infrastructurii feroviare, se totalizează pe fel de tren pentru întreaga rețea.

**Art. 41. - (1)** Analiza programului zilnic de circulație se face de administratorul infrastructurii feroviare astfel:

- a) la regulatoarele de circulație de către șeful regulatorului de circulație sau înlocuitorul său cu operatorii RC după fiecare tură de serviciu și zilnic cu stațiile din subordine;
- b) la structurile regionale ale administratorului de infrastructură feroviară, de către șeful compartimentului specializat, cu fiecare tură, după ieșirea din serviciu și zilnic cu regulatoarele de circulație și stațiile stabilite, din zona de activitate;
- c) la structura centrală a administratorului de infrastructură feroviară, de către șeful compartimentului specializat, zilnic, cu șefii compartimentelor specializate din structurile regionale;

**(2)** La operatorii de transport feroviar, analiza programului zilnic de circulație se efectuează conform reglementărilor proprii.

**(3)** Analizele periodice între administratorul infrastructurii feroviare și operatorii de transport feroviar se vor face conform prevederilor din contractul de acces pe infrastructură.



**Art. 42. - (1)** Analiza efectuată în comun între administratorul infrastructurii feroviare și fiecare operator de transport feroviar trebuie să evidențieze cel puțin următoarele aspecte:

- a)** modul în care au fost utilizate trasele alocate, evidențierea anulării circulației trenurilor pe tip de cauze - din inițiativa operatorului sau din dispoziția administratorului infrastructurii feroviare;
- b)** modul de realizare a programului de circulație aprobat, cu menționarea cauzelor nerealizării - anulări și/sau suplimentări de trase;
- c)** regularitatea circulației trenurilor la îndrumare și în parcurs - cu detalierea cauzelor întârzierilor produse direct sau indirect;
- d)** calcularea indicatorilor privind realizarea programului de circulație și stabilirea măsurilor de îmbunătățire a acestora;

**(2)** Administratorul infrastructurii feroviare poate conveni cu operatorii de transport feroviar, analizarea și a altor indicatori specifici.

**CAPITOLUL VII**  
**URMĂRIREA ȘI ÎNREGISTRAREA ÎNTÂRZIERILOR**  
**FAȚĂ DE GRAFICUL DE CIRCULAȚIE**

**Art. 43.** - În cazul trenurilor întârziate, tot personalul de exploatare al administratorului infrastructurii feroviare și al operatorilor de transport feroviar este obligat să ia toate măsurile pentru aducerea trenului în trasa prevăzută în livret sau în cea suplimentară față de livret prin:

- a) reducerea duratei de executare a unor operațiuni din procesul tehnologic (dacă este posibil);
- b) reducerea duratei opririlor prevăzute în stații, dacă situația de pe teren permite;
- c) reducerea timpilor de mers fără depășirea vitezei maxime admise valorificând:
  - c.1. adaosurile de timp de mers incluse în timpii de mers pentru restricțiile de viteză prevăzute în graficul de circulație, dar care nu sunt pe teren;
  - c.2. tonajele mai mici față de tonajele maxime pentru care sunt stabiliți timpii de mers;
  - c.3. suprimarea opririlor tehnice marcate special în livretele de mers (dacă este posibil).

**Art. 44.** - Orice întârziere față de graficul de circulație trebuie să fie analizată cu atenție la toate nivelurile pentru stabilirea cauzelor care au generat-o și a măsurilor de remediere.

**Art. 45.** - Întârzierile trenurilor față de graficul de circulație - la îndrumare și în parcurs - a trenurilor de călători și marfă se stabilesc ca diferențe între duratele reale de parcurs și cele prevăzute în mersul trenurilor din livretele de mers sau în

mersurile întocmite pentru trenurile suplimentare, sau pentru cele prevăzute în grafic să circule între săgeți.

**Art. 46.** - Datele privind întârzierile trenurilor se înscriu în registrul de căi libere, comenzi și mișcare, graficul operatorului de circulație, foaia de parcurs a mecanicului și în formularul “Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor”.

**Art. 47. - (1)** Întârzierile trenurilor se evidențiază pe graficul operatorului de circulație, defalcat pe trenuri de marfă și trenuri de călători, așa cum se produc, pe toată secția de circulație, separat la îndrumare și în parcurs.

**(2)** Întârzierile se evidențiază astfel:

- a)** la trenurile înscrise în graficul de circulație se înregistrează toate depășirile de timp produse prin depășirea orelor de plecare, de trecere sau sosire, prin prelungirea timpilor de mers sau a duratei opririlor față de graficul de circulație;
- b)** la trenurile de marfă suplimentare față de livret, precum și la trenurile locale de marfă prevăzute cu circulație între săgeți se înregistrează numai depășirile de timp față de orele de îndrumare și de sosire prevăzute în livret față de mersul întocmit cu ocazia îndrumării trenului;
- c)** la trenurile de călători suplimentare se înregistrează numai depășirile de timp față de ora de îndrumare programată și timpul cu cât se depășește durata de parcurs - pe secția de circulație - față de trasa în care circulă ca tren suplimentar.

**Art. 48.** - Recâștigările din întârzieri obținute prin scurtarea timpilor de mers sau a opririlor, respectiv prin suprimarea

opririlor, se înregistrează global pentru fiecare tren, indiferent de ramura care a contribuit la acestea.

**Art. 49.** - În analiza zilnică a regularității circulației trenurilor se evidențiază numai întârzierile produse trenurilor care au sosit în stația de descompunere sau în stația de frontieră dintre două secții de circulație, mai târziu decât ora stabilită în livretul de mers sau mersul întocmit cu ocazia îndrumării, indiferent dacă acestea sunt întârzieri directe sau indirecte.

**Art. 50.** - (1) Întârzierile și recâștigările din întârzieri se determină de către fiecare operator de circulație și se notează pe graficul operatorului de circulație imediat ce ele se produc.

(2) Întârzierile și recâștigările din întârzieri se notează, în minute cu semnele “+” respectiv “-”, întârzierile fiind precedate de inițialele coloanei corespunzătoare din formularul “Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor”.

**Art. 51.** - Operatorul de circulație face descrierea cauzei întârzierii trenului pe verso graficului de circulație, sau pe manșeta acestuia, indicând inițiala întârzierii și pe cât posibil vinovații pentru întârzierile datorate abaterilor de personal, precum și orice altă întârziere care nu se poate deduce prin inițialele corespunzătoare (afluenței de călători, etc.).

**Art. 52.** - Operatorii de circulație și impiegații de mișcare răspund pentru stabilirea corectă a tuturor întârzierilor și a recuperărilor din întârzieri, iar operatorii de analiză de la regulatorul de circulație, de înregistrarea lor integrală și corectă, conform prezentelor instrucțiuni.

**Art. 53.** - Neînregistrarea sau neraportarea corectă a tuturor întârzierilor și a recuperărilor din întârzieri reprezintă

abatere disciplinară și se tratează conform reglementărilor specifice și a legislației în vigoare.

**Art. 54.** - Întârzierile trenurilor care se descompun în stația de frontieră a regulatorului de circulație vecin, se analizează numai de regulatorul de circulație de pe care au intrat, inițiala întârzierii datorată stației de descompunere stabilindu-se și comunicându-se de către operatorul de la regulatorul de circulație vecin.

**Art. 55.** - Se interzice neprimirea de către regionalele de cale ferată, sau de către regulatoarele de circulație vecine, a trenurilor prevăzute în programul de circulație, precum și reținerea, în cazuri nejustificate, de trenuri la semnal în stațiile tehnice și de triaj.

**Art. 56.** - Întârzierile produse altor trenuri de către trenurile care circulă peste orice rang sau de către trenurile de serviciu (de intervenție, de probă, de lucru, automotoare de serviciu, pluguri de zăpadă, drezine, ș.a.) se înregistrează ca întârzieri directe la trenul întârziat, în contul celor care au produs întârzierea, sau au solicitat punerea în circulație a trenurilor peste orice rang sau a trenurilor de serviciu.

## **CAPITOLUL VIII**

### **REPARTIZAREA ÎNTÂRZIERILOR PE CAUZE**

**Art. 57.** - Repartizarea întârzierilor se face codificat separat pentru cauzele imputabile administratorului infrastructurii feroviare și separat pentru operatorii de transport feroviar pe baza analizei operative a circulației trenurilor.

**Art. 58. - (1)** În cazul întârzierilor directe simultane se consideră că trenul a întârziat datorită cauzelor care au produs întârzierea cu durata cea mai mare.

**(2)** În cazul întârzierilor directe simultane de aceeași durată consecințele le poartă prima cauză reclamată (sesizată).

**Art. 59. - (1)** În cazul întârzierilor directe succesive se consideră că trenul a întârziat datorită fiecărei cauze în parte, cu numărul corespunzător de minute; redistribuirea întârzierilor și modul de recuperare a pagubelor se rezolvă de către cei implicați.

**(2)** Ultima cauză directă, poartă mai departe consecințele întârzierilor indirecte cu inițialele respective.

**Art. 60.** - Întârzierile indirecte provocate trenurilor regulate față de grafic sau față de mersul întocmit cu ocazia îndrumării lor, prin încrucișări cu trenurile întârziate sau treceri înainte de către acestea, poartă inițiala cauzei cu care trenul întârziat așteptat s-a prezentat la încrucișare sau trecere înainte, iar în cazul încrucișărilor sau trecerilor înainte succesive cu mai multe trenuri întârziate, poartă inițiala cauzei ultimului tren întârziat.

**Art. 61.** - Întârzierile provocate datorită încrucișărilor sau trecerilor înainte atunci când trenurile care așteaptă cât și cele

așteptate sunt întârziate, sau trenurile așteptate sunt regulate iar cele care așteaptă sunt întârziate, se înregistrează ca întâzieri indirecte; fiecare tren întârziat pleacă mai departe cu inițiala cauzei cu care s-a prezentat la încrucișare și în contul căreia se analizează și sporul de întârziere provocat prin așteptare.

**Art. 62.** - Toate întârzierile indirecte care urmează după întâzieri directe simultane se analizează în sarcina aceluia care a produs întârzierea directă cu durata cea mai mare.

**Art. 63.** - Toate întârzierile indirecte care urmează după o întârziere directă sau directe succesive produse în cazul staționării în același loc, se analizează în sarcina celui care a produs ultima întârziere directă.

**Art. 64.** - După apariția unei noi cauze directe, toate întârzierile indirecte se analizează în contul celui care a provocat noua cauză directă.

**Art. 65.** - Întârzierile indirecte provocate de trenurile internaționale care intră întârziate prin frontierele de stat se analizează până la destinație sau până la intrarea în trasă regulată, ca la trenurile din traficul intern.

**Art.66.** - La evidențierea unei întâzieri indirecte se specifică și numărul trenului/trenurilor din cauza căruia/căroră s-a produs întârzierea respectivă, iar în caz contrar se consideră întârziere directă.

**Art. 67. - (1)** Evidența întârzierilor se ține separat pe trenuri de călători și marfă pe formularul “Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor” pentru fiecare operator de transport feroviar.

(2) Datele necesare completării formularului “Informare operativă privind analiza programului de circulație a trenurilor” se obțin de regulatorul de circulație direct sau prin prelucrare din următoarele documente primare:

- a) programul de circulație zilnic;
- b) graficul operatorului de circulație;
- c) livretele cu mersul trenurilor de călători și marfă;
- d) mersul întocmit de operatorul de circulație;
- e) evidența restricțiilor de viteză și a închiderilor de linie;
- f) banda de vitezometru (procese verbale de citire a benzii de vitezometru);
- g) procesele verbale de constatare a stării liniilor, instalațiilor și materialului rulant care au produs întârzierea trenurilor sau de analiză a circulației pe tura de serviciu sau zi;
- h) registrul de dispoziții RC.



## **CAPITOLUL IX**

### **ANALIZA ȘI TRATAREA ÎNTÂRZIERILOR FAȚĂ DE GRAFICUL DE CIRCULAȚIE**

**Art. 68 - (1)** Analiza întârzierilor față de graficul de circulație se face zilnic în cadrul analizei realizării programului de circulație zilnic la regulatoarele de circulație, precum și la compartimentele specializate din structurile regionale și centrale ale administratorului infrastructurii feroviare.

**(2)** Scopul analizei întârzierilor față de graficul de circulație este de a stabili și elimina cauzele care au condus la devieri de la grafic ale trenurilor într-o perioadă de timp.

**Art. 69 -** Cauzele întârzierilor față de graficul de circulație se stabilesc imediat cu ocazia analizei efectuată pe firul RC.

**Art. 70 -** În urma analizei efectuată la sfârșitul turei de serviciu, la regulatorul de circulație se face repartizarea întârzierilor pe cauze, separat pentru infrastructură și separat pe operatori de transport feroviar.

**Art. 71 - (1)** Întârzierile se consemnează într-un registru de evidență a întârzierii trenurilor, în care se menționează: numerele trenurilor întârziate, cauzele întârzierilor, măsurile luate (numărul dosarului de cercetare sau numărul notificării transmise operatorului de transport feroviar al cărui tren a fost întârziat se vor înscrie la rubrica „măsurile luate”).

**(2)** Operatorul de transport feroviar al cărui tren a fost întârziat trebuie să fie notificat în scris asupra cauzei/cauzelor întârzierilor.

(3) Modul în care operatorul de transport feroviar este înștiințat în legătură cu întârzierile de la grafic analizate se stabilește de comun acord prin contractul de acces pe infrastructura feroviară.

**Art. 72** - În cazul întârzierilor directe simultane, șeful regulatorului de circulație hotărăște la care operator de transport feroviar se înregistrează întârzierea.

**Art. 73** - În cazul în care există divergențe între reprezentanții administratorului infrastructurii feroviare din structura regională sau centrală și reprezentanții operatorului de transport feroviar în legătură cu modul de repartizare a minutelor de întârziere, operatorul de transport feroviar se poate adresa pentru mediere Autorității Feroviare Române - AFER.

**Art. 74** - Înregistrările din registrul de evidență a întârzierii trenurilor precum și dosarele de cercetare a întârzierilor față de graficul de circulație împreună cu documentele menționate la art.67, constituie documente primare pentru soluționarea, conform prevederilor în vigoare a litigiilor care pot apare între administratorul infrastructurii feroviare și operatorul de transport feroviar sau între operatori de transport feroviar cu privire la repartizarea întârzierilor pe cauze.

## PARTEA A III-A

### CAPITOLUL X

#### SISTEMUL INFORMATIC IRIS – PREZENTARE ȘI MOD DE UTILIZAREA A APLICAȚIILOR

**Art. 75. - (1)** Sistemul informatic IRIS cuprinde aplicații privind:

- a) întocmirea planului anual de mers al trenurilor, și adaptarea programului de circulație, aplicație denumită ATLAS;
- b) raportarea circulației trenurilor, aplicație denumită CRONOS;
- c) monitorizarea circulației trenurilor, aplicație denumită FOCUS.

**(2)** Prin prezentele reglementări se asigură exploatarea echipamentelor din dotarea unităților/subunităților CFR, denumite în continuare stații de lucru IRIS, având în vedere prevederile livretelor de mers, ale programelor de circulație și dispozițiile operatorului de circulație.

**Art. 76. - (1)** Sistemul informatic IRIS este destinat atât planificării circulației trenurilor cât și urmăririi circulației trenurilor și a compunerii acestora, conform procedurilor specifice descrise în manualele de utilizare ale fiecărei aplicații.

**(2)** Procedurile detaliate de introducere, de transmitere a datelor privind circulația trenurilor, sau de interogare asupra datelor introduse sunt reglementate prin manualele de utilizare ale celor trei aplicații informatice. Manualele de utilizare în format electronic pot fi consultate permanent de la fiecare stație de lucru IRIS, în funcție de aplicația utilizată și de nivelul de acces la IRIS.

**Art. 77. - (1)** Datele din planul anual de mers al trenurilor, din aplicația ATLAS, se introduc în sistem de compartimentul specializat din centralul administratorului infrastructurii feroviare, care este și administratorul graficului de circulație cu toate datele aferente.

**(2)** Graficele de circulație din planul anual de mers al trenurilor se pot tipări sau vizualiza pe monitor în funcție de cerințe pentru: secțiunile întregii rețele de cale ferată, pe secțiunile unei regionale, pe secțiunile unui regulator sau pe o singură secție de circulație.

**(3)** Utilizatori ai graficelor tipărite de circulație din planul anual de mers sunt:

- a)** personalul din serviciile specializate din centralul administratorului infrastructurii feroviare;
- b)** dispecerii de circulație de la nivelul Biroului Central de Coordonare a Traficului Feroviar, denumit în continuare BCCTF, Reguletoarelor de Circulație Regionale, denumite în continuare RCR sau Reguletoarelor de Circulație denumite în continuare RC;
- c)** dispecerii de circulație de la BCCTF și operatorii de circulație de la nivelul RCR sau RC.

**(4)** Modificări în planul anual de mers al trenurilor cum ar fi:

- a)** crearea unei trase noi;
- b)** modificări de timpi de mers;
- c)** modificări ale orelor de circulație ale trenurilor;
- d)** schimbări ale stațiilor de expediție sau de destinație dintr-o trasă se efectuează de compartimentul specializat din centralul administrației infrastructurii feroviare sau de dispecerii de circulație de la nivelul RCR sau RC în limita competenței.

**Art. 78.** - Datele introduse în sistem, pentru fiecare trasă, în scopul întocmirii planului de mers anual și graficului de circulație sunt, după caz, următoarele:

- a) categoria trasei,
- b) relația trasei cuprinzând stația de expediție (denumită în manualul de utilizare stație de origine), de destinație, de opriri tehnice și/sau comerciale, de schimbare a modului de tracțiune;
- c) numărul trasei de bază, tipul și rangul trenului solicitat să circule în aceasta;
- d) solicitantul trasei;
- e) perioada de alocare a trasei;
- f) viteza maximă de circulație;
- g) procentul de frânare;
- h) tonaj maxim;
- i) lungime maximă;
- j) tip de tracțiune, număr de locomotive utilizate și distanța parcursă de fiecare din ele;
- k) timpii alocați pentru fiecare oprire;

**Art. 79.** - (1) Adaptarea planului de mers al trenurilor pentru o perioadă de una lună/decadă/zi se poate face în sistemul IRIS, după caz prin aplicațiile ATLAS sau CRONOS la nivelul:

- a) BCCTF pentru trenurile care urmează să circule pe trase de trenuri internaționale sau interregionale;
- b) RCR pentru trenurile care urmează să circule în trase din cadrul unei singure regionale;
- c) RC pentru trenurile care urmează să circule în trase din cadrul unui singur regulator de circulație.

(2) Accesul la aplicație pentru modificările la program care urmează să fie introduse în sistem îl au operatorii programatori de la nivelele menționate la punctele a), b) și c).

(3) Modificările lunare/decadice/zilnice în program se efectuează în baza aprobărilor date de șefii compartimentelor

specializate menționate la art. 12 și art.16 din prezentele instrucțiuni.

**Art. 80.** - Datele privind programul de circulație zilnic se introduc în sistem manual, după caz, de către operatorii programatori de la BCCTF, RCR, sau RC până cel mai târziu la ora 15.00 pentru programul de circulație începând de la ora 17.00 a zilei în curs și se transmit automat prin IRIS.

Aceste date sunt următoarele:

- a) trasele în plus față de cele programate să fie utilizate în decadă;
- b) trasele suplimentare față de programul de mers;
- c) eliminarea traselor care nu se vor utiliza în programul de circulație al zilei;
- d) trasele din programul de circulație decadic prevăzute să circule în ziua respectivă;
- e) nominalizarea (stabilirea numerelor) tuturor trenurilor de marfă care vor circula pe trasele de la punctele a), b), c) și stabilite să fie utilizate în ziua respectivă;
- f) menționarea pentru fiecare din trasele menționate la punctele a), b), c) și d) a afectării, tonajului, rutei, a stațiilor de expediție și destinație, a distanței pe care urmează să fie utilizate fiecare în programul din ziua respectivă;
- g) introducerea în sistem a modificărilor aprobate pentru compunerile trenurilor de călători sau marfă din programul de circulație.

(2) Programul de circulație introdus poate fi vizualizat atât tabelar cât și grafic.

**Art. 81.** - Rectificările operative ale programului de circulație zilnic aprobat se introduc în sistem prin ATLAS sau CRONOS de operatorul programator în timpul derulării programului în termen de maximum o oră de la aprobarea lor dar nu mai târziu de ora 23.00 pentru programul cuprins în intervalul

24.00-12.00 și de ora 10.00 pentru programul cuprins în intervalul 12.00-17.00.

**Art. 82.** - Trasele anulate din programul de circulație, în cazul întârzierilor la îndrumare cu peste 180 minute față de ora programată, se anulează și se elimină din sistemul IRIS, prin ATLAS sau CRONOS și din program de către operatorul programator din regulatorul de pe raza căruia trebuia să se expedieze trenul a cărui trasă a fost anulată.

**Art. 83.** - **(1)** La nivel central – BCCTF, dispozițiile privind programul de circulație zilnic care se introduc manual în aplicațiile ATLAS sau CRONOS de către operatorul de program și verificările pe care acestea le face sunt următoarele:

- a) introduce în sistem programul de circulație adaptat la programul zilei în curs stabilind trasele de circulație;
- b) dă dispoziții referitoare la rectificarea programului de circulație zilnic în conformitate cu prevederile legale;
- c) dă dispoziții asupra programului de circulație a transporturilor negabaritice, periculoase, perisabile, indicative militare, vagoane transpuse, mărfuri radioactive, etc., stabilind după caz, trasele;
- d) controlează primirea la destinație a dispozițiilor;
- e) după caz, verifică sau atribuie codificări pentru anulările traselor din program.

**(2)** Dispozițiile privind programul de circulație zilnic care se introduc manual în aplicația CRONOS de către dispecerul de circulație de la BCCTF, și verificările pe care acestea le face sunt următoarele:

- a) dă dispoziții în legătură cu circulația trenurilor din program;

- b) dă dispoziții referitoare la rectificarea programului de circulație zilnic în conformitate cu prevederile legale;
- c) dă dispoziții asupra programului de circulație a transporturilor negabaritice, periculoase, perisabile, indicative militare, vagoane transpuse, mărfuri radioactive, etc., stabilind după caz, trasele;
- d) dă dispoziții asupra condițiilor de circulație a trenurilor de intervenție, de lucru, de ajutor care urmează să circule pe una sau mai multe regionale;
- e) controlează primirea la destinație a dispozițiilor;
- f) urmărește și verifică încadrările întârzierilor trenurilor pe cauze și responsabili efectuate de dispecerii RCR;
- g) după caz, verifică sau atribuie codificări pentru anulările traselor din program;
- h) urmărește raportările circulației trenurilor;
- i) analizează avizările transmise de operatorii de circulație RCR;
- j) dă dispoziții în legătură cu circulația trenurilor pentru RCR.

**Art. 84. - (1)** Prin aplicația IRIS-FOCUS dispecerul de circulație de la toate nivelele urmărește starea curentă a trenurilor în rețea pentru a decide asupra măsurilor operative de regularizare a circulației.

**(2)** Zilnic, dispecerul de circulație extrage din sistemul IRIS-CRONOS situații detaliate privind încadrarea pe cauze și regionale pentru întârzierile acumulate de fiecare tren care a circulat în programul care s-a încheiat în ziua anterioară.

**Art. 85. - (1)** La nivel regional – RCR dispozițiile privind programul de circulație zilnic care se introduc manual în aplicația



CRONOS de către operatorul de program și verificările pe care acestea le face sunt următoarele:

- a)** accesează din sistem programul de circulație adaptat la programul zilei în curs, introduce manual trasele de circulație pentru trenurile care vor circula numai pe regionala proprie;
- b)** dă dispoziții referitoare la rectificarea programului de circulație zilnic în conformitate cu prevederile legale;
- c)** dă dispoziții asupra programului de circulație a transporturilor negabaritice, periculoase, perisabile, indicative militare, vagoane transpuse, mărfuri radioactive, etc., stabilind după caz, trasele;
- d)** controlează primirea la destinație a dispozițiilor;
- e)** după caz, verifică sau atribuie codificări pentru anulările traselor din program.

**(2)** Dispozițiile, către RC-urile din subordine, privind programul de circulație zilnic care se introduc manual în aplicația CRONOS de către operatorul de circulație de la RCR, și verificările pe care acestea le face sunt următoarele:

- a)** accesează din sistem dispozițiile primite de la dispecerul de circulație din BCCTF privind programul de circulație zilnic;
- b)** dă dispoziții în legătură cu adaptarea programului de circulație pentru trenurile care circulă pe raza regionalei legate de anulări de trase, schimbări stații de expediție sau destinație, etc. conform modului de lucru stabilit prin reglementările specifice în vigoare;
- c)** dă dispoziții asupra programului de circulație pe regionala proprie a transporturilor negabaritice, periculoase, perisabile, indicative militare, vagoane transpuse, mărfuri radioactive, etc., stabilind după caz, trasele;
- d)** emite dispoziții de circulație;

- e) controlează primirea la destinație a dispozițiilor;
- f) încadrează întârzierile trenurilor pe cauze și responsabili;
- g) după caz, verifică sau atribuie codificări pentru anulările traselor din program;
- h) urmărește raportările circulației trenurilor;
- i) analizează avizările transmise de operatorii de circulație RC.

**Art. 86. - (1)** În cadrul aplicațiilor CRONOS și FOCUS la nivelul Regulatorilor de Circulație activitățile de conducere și urmărire operativă a programului de circulație zilnic atribuite operatorului de circulație sunt următoarele:

- a) accesează din sistem dispozițiile primite de la dispecerul de circulație din RCR privind programul de circulație zilnic;
- b) adaptează prin ATLAS sau CRONOS programul de circulație zilnic conform dispozițiilor primite de la RCR.
- c) dă dispoziții în legătură cu circulația trenurilor:
  - c1) emite dispoziții de circulație;
  - c2) controlează primirea de către IDM a dispozițiilor transmise de operatorul de circulație;
  - c3) transmite avizări către RCR;
- d) dă dispoziții pentru lucrări programate sau accidentale cu sau fără închidere de linie;
- e) face urmărirea primirii prin IRIS a:
  - e1) dispozițiilor în legătură cu circulația trenurilor de la nivel regional;
  - e2) mențiunilor privind compunerea și condițiile speciale de circulație a trenurilor transmise de către IDM;
  - e3) mesajelor privind circulația trenurilor semnalizate necorespunzător;

- e4) mesajelor privind trenurile gata de expediere raportate din stațiile de triaj și tehnice de marfă sau călători;
- e5) avizărilor transmise de către IDM operatorului de circulație;
- e6) explicațiilor privind întârzierea trenurilor transmise de IDM operatorului de circulație.

(2) Activitățile de analiză și urmărire operativă a circulației trenurilor, gestionate de operatorul de analiza circulației din cadrul regulatorului de circulație sunt:

- a) interogări ale sistemului IRIS – CRONOS cu privire la:
  - a1) întârzieri ale trenurilor și explicațiile acestora;
  - a2) întârzieri ale trenurilor neexplicate de către IDM;
- b) încadrări în mod operativ ale întârzierilor trenurilor, pe coduri la îndrumare și în parcurs.

**Art. 87. - (1)** IDM din toate stațiile de modificare a compunerii trenului trebuie să introducă, o dată cu raportarea expedierii trenului în sistemul IRIS dar nu mai târziu de 15 minute de la expedierea lui din stație, datele privind compunerea trenului astfel:

- a) pentru trenurile de marfă: număr de vagoane, osii încărcate, osii goale, sarcina maximă pe osie, tonajul brut, lungimea trenului, număr de locomotive și tipul de tracțiune;
- b) pentru trenurile de călători: număr total osii, tonajul brut, lungimea trenului, număr de locomotive și tipul de tracțiune;
- c) pentru locomotive izolate: numărul fiecărei locomotive și tipul de tracțiune.

(2) În situația în care intervalul de timp de la expedierea trenului din ultima stație în care acesta a suferit modificări în compunere și până la stația de destinație este mai mic de

15 minute, IDM va introduce în sistem datele privind compunerea trenului precizate la alin.(1) în același timp cu raportarea expedierii.

**Art. 88. - (1)** Raportarea la nivel de stație a circulației trenurilor conform programului de circulație zilnic se face imediat după expedierea trenului din stație, dar nu mai târziu de 15 minute, de către IDM sau alt personal stabilit în planul tehnic de exploatare al stației, utilizând aplicația CRONOS.

**(2)** În cadrul aplicației CRONOS la nivel de stație se primesc în mod automat prin IRIS dispozițiile în legătură cu circulația trenurilor, datele cu privire la programul circulație și modificările operative ale acestuia și se introduc manual pe măsura realizării efective a programului de circulație, datele cu privire la circulația trenurilor din programul de circulație și a trenurilor îndrumate pe rute ocolitoare, suplimentare, retrase în stație sau care nu au respectat mersul stabilit în livretele de mers. Raportările pe care IDM trebuie să le execute imediat după expedierea trenului dar nu mai târziu de 15 minute de la expedierea/trecerea trenului din/prin stație sunt următoarele:

- a)** raportări asupra circulației reale a trenurilor din programul de circulație:
  - a1)** tren sosit în stație - ora reală de sosire, numărul liniei de garare;
  - a2)** tren plecat din stație - ora reală de plecare, numărul liniei la care a fost garat trenul în stație, numărul firului de circulație;
  - a3)** tren cu trecere prin stație - ora reală de trecere, numărul liniei de trecere, numărul firului de circulație;
  - a4)** mențiuni de circulație - date privind compunerea în stația de formare sau în stația de modificare a compunerii și eventualele condiții speciale de circulație ale trenurilor;
- b)** raportări asupra nerespectării opririlor și trecerilor trenurilor stabilite în mersul acestora:

- b1)** opriri neitinerarice - un tren planificat cu trecere se raportează la sosire și plecare;
- b2)** trecere fără oprire - un tren planificat cu oprire se raportează la trecere;
- c)** explicarea întârzierilor trenurilor – la solicitarea de a explica întârzierea unui anumit tren, solicitată automat de CRONOS, IDM trebuie să introducă un text explicativ privitor la motivația întârzierii;
- d)** raportări speciale:
  - d1)** raportare tren îndrumat pe ruta ocolitoare - pentru situațiile de excepție, când în stație sosește un tren îndrumat pe rută ocolitoare; acest tren nu este prevăzut în programul de circulație, dar trebuie raportat la sosire/plecare/trecere;
  - d2)** raportare tren suplimentar - pentru trenuri de ajutor, trenuri de lucru sau alte vehicule feroviare care circulă prin stație în afara programului de circulație;
  - d3)** trenuri retrase în stație – pentru situațiile de excepție, în care un tren din anumite motive trebuie retras în stație după ce a fost expedit și nu a mai ajuns în stația vecină;
  - d4)** avizări către operatorul de circulație - pentru transmiterea avizărilor la operatorul de circulație și listarea/vizualizarea avizărilor transmise anterior operatorului de circulație;
  - d5)** confirmări de primire a dispozițiilor în legătură cu circulația trenurilor.

## CAPITOLUL XI

### DISPOZIȚII FINALE

**Art. 89.** - Metodologia de completare a formularului „Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor” este prezentată în ANEXA 2.

**Art. 90. - (1)** Modul de concentrare a datelor la nivel de secție de circulație, regulator, structură regională și structură centrală a administratorului infrastructurii feroviare publice, precum și modul de calcul a altor indicatori specifici, se stabilește de administratorul infrastructurii feroviare.

**(2)** Administratorul infrastructurii feroviare și operatorii de transport feroviar trebuie să întocmească reglementări comune de amănunt, privind:

- a)** serviciile/compartimentele aparținând operatorilor de transport feroviar și ai administratorului infrastructurii feroviare care gestionează analiza regularității trenurilor;
- b)** modul de culegere și transmitere a datelor și informațiilor între structurile proprii;
- c)** termenele și responsabilitățile privind modul de finalizare a dosarelor de cercetare a personalului vinovat de întârzierea trenurilor;
- d)** termenele de modificare a încadrării întârzierilor în evidențele analitice ținute de administratorului infrastructurii feroviare.

**Art. 91. - (1)** Reglementările din prezentele instrucțiuni sunt obligatorii atât pentru administratorul infrastructurii feroviare cât și pentru operatorii de transport feroviar cu care acesta are contract de acces pe infrastructura feroviară.

**(2)** În contractul de acces pe infrastructură, se menționează și condițiile de tarificare pentru utilizarea infrastructurii, atribuirea traselor, anularea sau suplimentarea programului de circulație și modul de tratare a întârzierii trenurilor.

**DEFINIȚII FOLOSITE ÎN PROGRAMAREA ȘI  
ANALIZA TEHNICO-OPERATIVĂ A CIRCULAȚIEI  
TRENURILOR**

*trasă* - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate; în sensul prezentelor instrucțiuni, pentru nevoile exploatării, formal, trasa se identifică în programul lunar și decadic prin atribuirea numărului aferent din livretul de mers;

*mersul trenului* - orarul stabilit în graficul de circulație pentru plecarea, trecerea sau sosirea trenului din /prin/în punctele de secționare de la stația de formare până la stația de destinație;

*trasă suplimentară față de planul de mers* - trasa neprevăzută în graficul de circulație, care se întocmește la solicitarea operatorului de transport feroviar;

*trasă în plus față de program* - trasa prevăzută în graficul de circulație, neprevăzută în programul lunar sau decadic, dar solicitată pentru a fi utilizată la întocmirea programului zilnic;

*trasă anulată* - trasa solicitată la programul decadic sau zilnic, pentru a fi anulată pe toată distanța cuprinsă în graficul de circulație sau numai pe o porțiune din aceasta;

*tren anulat* - trenul prevăzut în programul zilei de referință care nu a circulat pe toată distanța cuprinsă în graficul de circulație sau numai pe o porțiune din aceasta;

***tren restanță*** - trenul prevăzut în programul zilnic de circulație care nu a ajuns la stația de destinație sau stația cap de secție de circulație până la ora de încheiere a executării programului de circulație;

***tren îndrumat*** - trenul format și expedit de o stație de pe regulatorul de circulație respectiv. Trenul prevăzut în livretul de mers sau în programul zilnic de circulație cu două sau mai multe numere, nu se consideră tren îndrumat de stațiile unde i se schimbă numărul; (Trenurile descompuse temporar, la expedierea lor se consideră trenuri îndrumate);

***tren circulat*** - trenul care și-a efectuat complet parcursul pe secția de circulație, chiar dacă i se modifică compunerea prin atașare/detașare de vagoane, i se schimbă mijloacele de remorcare sau i se schimbă numărul, indiferent în ce scop - schimbarea sensului de mers, rebrusment, intrare pe altă magistrală, etc. - în perioada analizată și anume:

- a) de la ora plecării din stația de compunere de pe secția de circulație până la ora sosirii în stația de descompunere de pe secția de circulație sau până la ora ieșirii de pe secția de circulație;
- b) de la ora intrării și până la ora ieșirii de pe secția de circulație sau până la ora sosirii în stația de descompunere de pe secția de circulație;

***tren circulat regulat*** - trenul care pleacă, respectiv sosește la orele prevăzute în graficul de circulație al trenurilor, respectiv în trasa alocată;

Se consideră tren circulat regulat - trenul care:

- a) a sosit în stația de destinație, de descompunere sau de frontieră a secției de circulație, la ora prevăzută în livret sau în mersul întocmit;



- b) a fost întârziat la îndrumare sau în parcurs însă a recâștigat această întârziere și a sosit în stația de descompunere sau de frontieră a secției de circulație la ora prevăzută în livret sau în mersul întocmit;
- c) a sosit întârziat de la secția de circulație vecină sau regulatorul de circulație vecin și nu a depășit durata de parcurs prevăzută în livret sau mersul întocmit pe secția de circulație sau regulatorul propriu;
- d) a fost îndrumat timpuriu și sosește în stația de descompunere sau iese de pe secția de circulație cel târziu la ora prevăzută în grafic sau în mersul întocmit;

***tren întârziat*** - trenul care pleacă sau care sosește mai târziu față de orele prevăzute în graficul de circulație a trenurilor sau în trasa alocată;

***tren îndrumat regulat*** - trenul format și expedit de la o stație la ora prevăzută în graficul de circulație a trenurilor sau în trasa alocată; în cazul trenurilor de marfă, se consideră îndrumate regulat și trenurile formate și expediate de o stație timpuriu cu cel mult 60 de minute înainte de ora prevăzută în mers;

***tren suplimentar*** – tren care a circulat în trasa în plus față de program sau trasa suplimentară față de planul de mers solicitată la programul zilnic;

***secția de circulație RC***- distanța sau o parte din distanța de pe rețeaua unui regulator de circulație condusă de un operator de circulație pentru care se întocmește și analizează distinct programul de circulație a trenurilor prin formularul „informare

operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor”;

***durata de parcurs*** – timpul, în minute, scurs de la ora îndrumării până la ora sosirii trenului în stația de destinație sau de descompunere, sau până la ora ieșirii de pe secția de circulație RC, respectiv de la ora intrării pe secția de circulație RC până la ora sosirii în stația de descompunere sau până la ora ieșirii de pe secția de circulație RC;

***distanța parcursă*** – lungimea, măsurată în kilometri, pe care un tren a parcurs-o pe o secție de circulație RC, sau de la stația de expediție la cea de destinație sau descompunere;

***întârziere*** - depășirea orei stabilite prin graficul de circulație sau prin mersul RC întocmit de operatorul de circulație pentru plecarea, sosirea sau trecerea trenului prin punctele de secționare, precum și depășirea duratei de circulație între puncte de secționare vecine sau pe o secție de circulație;

***întârzieri directe*** - întârzierile pe care un tren le suferă din cauze proprii, independente de circulația altor trenuri. Cauzele proprii pot fi provocate de personalul administratorului infrastructurii, de personalul operatorului de transport feroviar, sau de persoane străine de calea ferată, de starea tehnică a materialului rulant, de starea tehnică a căii sau a instalațiilor, de lucrările de construcții, de evenimente feroviare, de forță majoră sau de executarea unei dispoziții a administratorului infrastructurii feroviare. Întârzierile directe pot fi provocate de una sau mai multe cauze – simultan sau succesiv – care se localizează la un punct de secționare sau la o distanță de circulație;

***întârzierile directe simultane***- întârzierile pe care un tren le suferă în mod simultan, din cauze proprii, independente de circulația altor trenuri;

***întârzierile directe succesive***- întârzierile pe care un tren le suferă în mod succesiv, din cauze proprii, independente de circulația altor trenuri;

***întârzieri indirecte*** - întârzierile pe care un tren le suferă datorită dependenței de circulația altor trenuri. Întârzierile indirecte pot avea următoarele cauze:

- a) așteptări la încrucișări, urmăriri, treceri înainte a altor trenuri;
- b) opriri la semnal;
- c) așteptarea legăturii cu alte trenuri de călători;

***recăștigare din întârziere*** – diminuarea întârzierii trenurilor realizată prin scurtarea timpilor de mers sau a timpilor de oprire față de cei prevăzuți în graficul de circulație sau în mersul RC întocmit.

**ÎNDRUMĂTOR PENTRU COMPLETAREA  
FORMULARULUI  
“INFORMARE OPERATIVĂ PRIVIND ANALIZA  
EFECTUĂRII PROGRAMULUI DE CIRCULAȚIE A  
TRENURILOR” ȘI EXEMPLE DE ÎNREGISTRARE A  
ÎNTÂRZIERILOR FAȚĂ DE GRAFICUL DE  
CIRCULAȚIE A TRENURILOR**

1. Întârzierile dintr-o perioadă de analiză, exprimate în minute se înregistrează pentru fiecare tren, pe cauze, în formularul “Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulației a trenurilor” (ANEXA 4), iar recâștigările din întârzieri se înregistrează global în același formular, de asemenea pentru fiecare tren.

Întârzierile directe, pot fi simultane și succesive:

**1.1. Exemplu de întârziere directă simultană:**

- un tren întârzie în parcurs, 20 de minute în stația A din cauza reparației la locomotivă, în același timp lăcătușul de revizie face reparații la un vagon, operație care durează 15 minute, iar magazinerul verifică conținutul la un vagon, operație care durează 30 de minute; întârzierea cea mai mare se evidențiază în contul ramurii comerciale (col. Mca).

**1.2. Exemple de întârziere directă succesivă:**

- a) Un tren întârzie 10 minute în stația A din cauza reparației la locomotivă. După terminarea reparației, trenul poate pleca, însă este reținut de magaziner pentru aranjarea încărcăturii la un vagon, operație care durează alte 15 minute. În acest caz întârzierea trenului se evidențiază: 10 minute din cauza

reparației la locomotivă (col. Mtd) și 15 minute în contul ramurii comerciale (col. Mca).

- b)** Un tren întârzie 5 minute pe distanța de circulație dintre două puncte de secționare vecine A și B între care se află un punct restricționat. Durata prelungirii timpului de mers din cauza restricției este stabilită la 3 minute, deci cele 2 minute diferență față de întârzierea totală de 5 minute se datorează prelungirii nejustificate a timpului de mers de către mecanic. Tot pe această distanță de circulație, trenul mai suferă o întârziere de 5 minute, fiind oprit la semnalul de intrare al stației B, defect pe oprire și adus în stație cu ordin de circulație. În acest caz trenul se consideră întârziat 3 minute la “restricții de viteză” (col. Irvp), 2 minute din cauza abaterilor personalului tracțiune (col. Mtap) și 5 minute din cauza “semnale secțiuni defecte”( col.Isdp).

**2.** Întârzierile indirecte apar ca urmare a interdependenței în circulație care pune două sau mai multe trenuri într-una din situațiile de mai jos, în care poate fi încadrată orice analiză a cazurilor concrete de întârziere, datorate dependenței circulației unui tren față de circulația altor trenuri:

- a)** Un tren regulat întârzie din cauza altui tren întârziat: întârzierea care i se produce, se analizează, ca întârziere indirectă, în sarcina operatorului feroviar la care se încadrează cauza cu care se prezintă trenul așteptat să sosească sau să elibereze distanța dintre două puncte de secționare.
- b)** Un tren regulat întârzie din cauza a două sau mai multe trenuri întârziate: întârzierea se analizează, ca întârziere indirectă, în sarcina operatorului feroviar la care se încadrează cauza cu care se prezintă ultimul tren așteptat să sosească.

În continuare, trenul analizat va fi însoțit de inițiala coloanei la care se încadrează cauza de la trenul care a provocat ultima reținere, până la apariția unei noi întârzieri directe.

c) Un tren întârziat își sporește întârzierea din cauza unui tren întârziat sau regulat:

sporul de întârziere se analizează în sarcina ramurii la care se încadrează cauza cu care s-a prezentat trenul întârziat înainte de sporirea întârzierii.

### **Formularul “Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor”**

1. Formularul cuprinde un număr de coloane în care se înregistrează elementele necesare pentru calculul indicatorilor ce rezultă din graficul de circulație, precum și pentru analiza întârzierilor față de graficul de circulație.

2. Datele obținute direct sau prin prelucrare din evidențe, se înregistrează în formularul prezentat în ANEXA 4 și la nivelul structurii centrale a administratorului infrastructurii feroviare.

3. La nivelul reguletoarelor de circulație formularul “Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor” se poate tipări în părți separate stabilite de conducerea administratorului infrastructurii feroviare.

4. Inițialele codificate ale cauzelor întârzierilor față de grafic pot fi:

#### **4.1. ÎNTÂRZIERI REPARTIZATE**

A) INFRASTRUCTURĂ - în sarcina administratorului de infrastructură feroviară cu rubricile:

abateri personal mișcare	codificat Iam
abateri personal linii	codificat Ial

abateri personal instalații	codificat Iai
restricții viteză	codificat Irv
macaze defecte	codificat Imd
semnale, secțiuni defecte	codificat Isd
alte cauze	codificat Ie
întârzieri indirecte	codificat Iii

B) CĂLĂTORI - în sarcina operatorilor de transport feroviar de călători, cu rubricile:

abateri personal mișcare	codificat Cma
abateri personal comercial	codificat Cca
abateri personal tracțiune	codificat Cta
tracțiune, defectări locomotive	codificat Ctd
abateri personal vagoane	codificat Cva
vagoane, defectări, reparații	codificat Cvd
alte cauze	codificat Ce
întârzieri indirecte	codificat Cii

C) MARFĂ - în sarcina operatorilor de transport feroviar de marfă, cu rubricile:

abateri personal mișcare	codificat Mma
abateri personal comercial	codificat Mca
abateri personal tracțiune	codificat Mta
tracțiune, defectări locomotive	codificat Mtd
abateri personal vagoane	codificat Mva
vagoane, defectări, reparații	codificat Mvd
alte cauze	codificat Me
întârzieri indirecte	codificat Mii

#### **4.2. ÎNTÂRZIERI NEREPARTIZATE**

EVENIMENTE CF	codificat B
FORȚĂ MAJORĂ	codificat F
FORȚĂ MAJORĂ	codificat F

ORDIN SUPERIOR	codificat O
ALTE SOCIETĂȚI	codificat D
CĂI FERATE VECINE	codificat H
CONTROL LA FRONTIERA	codificat CFS
DE STAT	
GREVA	codificat G

5. Operatorii de transport feroviar trebuie să contribuie cu date pentru analiza corectă a întârzierilor față de grafic și clarificarea lor până la închiderea analizei zilnice.

6. În cazul trenurilor întârziate predate între secțiile de circulație sau între regulatoarele de circulație de pe aceeași regională, operatorul de circulație care predă trenul, va comunica operatorului de circulație primitor inițiala ultimei cauze de întârziere a trenului în scopul încadrării în continuare a întârzierilor indirecte.

7. Întârzierile înregistrate pe graficul de circulație se comunică operativ numai în cazul în care este necesară decizia operatorului de transport feroviar în ceea ce privește eliberarea unei linii de circulație, asigurarea unui mijloc de ajutor, scoaterea din tren a unui vagon defect sau orice alte întârzieri care pot afecta siguranța circulației sau pot bloca circulația altor trenuri.

8. Formularul **“Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor”** se întocmește la regulatoarele de circulație, la regulatoarele de circulație regionale și la regulatoarele de circulație centrale.

La regulatoarele de circulație se pot folosi formulare simplificate iar formularul complet va fi folosit numai pentru concentrarea zilnică a datelor.

În fiecare formular aferent fiecărui fel de tren se înregistrează de către operatorul de circulație, concentrat pe secții de circulație, câtimea trenurilor și numărul de tren km.; pentru trenurile de marfă se mai completează în plus pe secții de circulație, prestațiile: osii km încărcate, osii km goale, tone brute km, tone nete km, tren km.



Totalizarea datelor din formular și calculul indicatorilor se face de către operatorul de analiză pe total regulator și pe fel de tren.

**9.** Datele totalizate și indicatorii calculați pe total regulator și pe categorii de trenuri se transmit de către regulatoarele de circulație diviziilor de trafic regionale, zilnic până la ora 20,00, iar decadic, lunar, și anual, cel mai târziu până la ora 21,00 a ultimei zile din perioada analizată.

Diviziile de trafic regionale înregistrează datele grupate pe regulatoare și pe categorii de trenuri. După înregistrare, datele se totalizează, se calculează indicatorii realizați pe regională și pe categorii de trenuri și operatori de transport feroviar, transmițându-se în aceeași zi la structura centrală a administratorului infrastructurii feroviare.

**10.** Inițialele codificate ale cauzelor întârzierilor față de grafic de la punctul 4.1 lit. B) și C) se vor personaliza, ținându-se cont de numărul de licență deținut de operatorul de transport feroviar, primit odată cu încheierea contractului de acces pe infrastructura feroviară.

**11.** Indicii folosiți pentru evidențierea întârzierilor:

p - întârzieri în parcurs

a - abateri ale personalului

d - defectări de material rulant și reparații

e - alte cauze

i - indirecte

Întârzierile vor fi evidențiate astfel:

**a)** la îndrumare:

- inițială - la coloanele unde se înscriu întârzierile nerepartizate pe ramuri;

- inițială și indice - la coloanele unde se înscriu întârzierile repartizate pe ramuri;

**b)** în parcurs:

- inițială - urmată de indicele “p” (parcurs) la întârzierile nerepartizate pe ramuri;

- inițială - urmată de doi indici - primul reprezintă repartizarea pe cauze specifice, iar al doilea este litera "p" (parcurs).

**12.** Precizări privind înregistrarea defalcată pentru unele cauze ale întârzierilor

**A)** În coloana vagoane defectări, reparații: vd se înregistrează întârzierile provocate trenurilor pregătite de reviziile de vagoane prin reducerea vitezei sau prin oprirea lor pe linie sau în stații, din următoarele cauzele:

- a)** defectarea frânelor automate;
- b)** defectarea vagoanelor sau a pieselor la vagoane;
- c)** remedierea defectelor tehnice de orice natură la vagoane și la frânele vagoanelor;
- d)** detașarea sau înlocuirea vagoanelor din compunerea trenurilor din cauza defectării frânelor și a diferențelor la înălțimea tampoanelor, datorate unor defecte tehnice;
- e)** detașarea în stații intermediare a vagoanelor defecte;
- f)** prelungirea timpului de mers din cauza vagoanelor care prezintă locuri plane sau brocuri în bandaje și care nu au corespuns la proba frânelor;
- g)** deschiderea robinetelor semnalelor de alarmă la vagoanele din tren, în timpul mersului, atunci când acestea prezintă defecte tehnice.

În cazul întârzierilor directe provocate trenurilor prin oprirea lor, din cauza vagoanelor frânate, prin deschiderea robinetului semnalului de alarmă la vagoanele din tren în timpul mersului, agentul de tren sau mecanicul de locomotivă la trenurile fără agent, va comunica nominal vagonul la care s-a deschis semnalul de alarmă, iar trenul va continua mersul conform Regulamentului de remorcare și frânare nr. 006 până la prima stație în care operatorul de transport feroviar poate efectua proba franei.

Rezultatul probei de frână și alte mențiuni se vor consemna în foaia de parcurs sub semnătura mecanicului de

locomotivă și a revizorului tehnic de vagoane care a efectuat proba, urmând ca ulterior operatorul feroviar să stabilească vina și modul de tratare, iar întârzierea va fi analizată inițial la ramura vagoane.

Dacă semnalul de alarmă este tras de răufăcători neidentificați, întârzierea se va înregistra în coloana “Fp” – forță majoră.

Pentru cazurile în care vagonul rămâne într-o stație unde nu există revizie de vagoane, atunci constatarea se face de IDM cu mecanicul trenului, iar raportarea constatării se face operatorului de circulație de către IDM.

**B) Întârzieri nerepartizate:**

Întârzierile produse de alte societăți prestatoare de servicii către operatorii de transport feroviar, sau către administratorul de infrastructură, care nu au contract de acces pe infrastructura feroviară, dar care prin activitatea lor produc întârzieri de trenuri se trec în coloana D - „ALTE SOCIETĂȚI”.

Inițiala D se va folosi și în cazul întârzierilor de trenuri la îndrumare sau în parcurs, datorită următoarelor cauze:

- a) defectarea materialului rulant aflat în termene de garanție;
- b) neîncărcarea la timp a vagoanelor;
- c) nemanevrarea la timp a vagoanelor, în cazul în care aceasta se efectuează cu alte societăți;
- d) închideri de linie, sau alte lucrări care au implicații în circulația trenurilor și care se execută cu terți;

În coloana „EVENTIMENTE FERROVIARE” B sau Bp se înscriu întârzierile provocate de accidente și evenimente feroviare, precum și cele provocate din cauza trenurilor care circulă peste orice rang la locul evenimentului;

În coloana „FORȚĂ MAJORĂ” F sau Fp se înscriu întârzierile determinate de fenomene naturale deosebite și anume: cutremur de pământ, vânt puternic, ploaie torențială, inundații, descărcări electrice naturale, căderi de stânci, ceață sau ninsoare deasă, viscol, temperaturi ridicate, care au ca urmare blocarea, deteriorarea sau slăbirea liniilor, a lucrărilor de artă, a

terasamentelor și a instalațiilor, sau lipsa de vizibilitate care afectează circulația trenurilor, furturile dovedite de la instalații și talonările de barieră de către persoane neidentificate, respectiv tragerile semnalului de alarmă de către persoane neidentificate.

În coloana „ORDIN SUPERIOR” O sau Op se înscriu întârzierile provocate trenurilor din grafic, ca urmare a dispozițiilor date de către conducerea administratorului infrastructurii feroviare la punerea în circulație a trenurilor care circulă peste orice rang sau a trenurilor pentru redeschiderea circulației.

**METODOLOGIA DE CALCUL A INDICATORILOR  
CARE EXPRIMĂ  
CANTITATEA ȘI CALITATEA CIRCULAȚIEI  
TRENURILOR**

1. Indicatorii care exprimă cantitatea și calitatea activității de transport sunt prevăzuți și se determină în conformitate cu normele metodologice în vigoare.

2. Perioada de înregistrare și calcul a elementelor necesare pentru determinarea indicatorilor este cea corespunzătoare programului de circulație, stabilit conform reglementărilor în vigoare.

Calculul și înregistrarea acestor indicatori se fac zilnic pentru toate trenurile care au circulat în programul expirat la ora stabilită, a zilei în care se face raportarea informării operative privind analiza circulației trenurilor și anume pentru trenurile:

- a) care au început parcurgerea secției de circulație în programul anterior și au terminat parcurgerea acesteia în programul analizat - trenurile reportate și trenurile restanță;
- b) care au început parcurgerea secției de circulație în perioada programului analizat și au parcurs-o complet, în același program.

**(Exemplu:** Pentru programul realizat de la 31.III. ora 17.00 până la 1.IV. ora 17.00 elementele de calcul ale indicatorilor și indicatorii prevăzuți în aceste instrucțiuni se determină pentru:

- trenurile care au început parcurgerea secției de circulație în programul din 30.III - 31.III și au parcurs-o complet în programul din 31.III - 1.IV, adică trenurile reportate;
- trenurile care au început parcurgerea secției de circulație în programul din 30.III - 31.III, au circulat întârziate și au ajuns în stația de destinație în programul din 31.III - 1.IV;

- trenurile care au început parcurgerea secției RC în programul din 31.III - 1.IV. și au parcurs-o complet în același program.

Raportarea acestor date se face începând de la ora 17.00 din 1.IV. până cel târziu la ora 21.00 a aceleiași zile).

Prin totalizarea și prelucrarea datelor din formularul “Informare operativă privind analiza efectuării programului de circulație a trenurilor” înregistrate în coloanele corespunzătoare se obțin indicatorii realizați în circulația trenurilor. Indicatorii rezultați din calcul se înregistrează pe rând separat imediat sub totalul coloanei care a servit la determinarea lor, în coloanele intitulate cu denumirea indicatorului respectiv.

**A. Regularitatea la îndrumare** este dată de procentul de regularitate la îndrumare și reprezintă raportul dintre totalul trenurilor îndrumate regulat pe regulatorul de circulație, regională sau rețea și totalul trenurilor îndrumate pe distanța menționată și se calculează cu formula:

$$\text{procentul de regularitate la îndrumare} = \frac{\text{trenuri îndrumate regulat}}{\text{total trenuri îndrumate}} \times 100 \quad \left[ \frac{\text{col.4}}{\text{col.3}} \times 100 \right]$$

Acesta se calculează separat pentru trenuri de călători și de marfă, pentru fiecare operator de transport feroviar, conform art.41.

**B. Regularitatea în parcurs** reprezintă procentul trenurilor pe regulatorul de circulație, regională sau rețea, care au respectat duratele de parcurs pe secțiile de circulație stabilite prin graficul de circulație sau prin mersul întocmit și se calculează cu formula:

$$\text{procentul de regularitate în parcurs} = \frac{\text{trenuri circulate regulat}}{\text{total trenuri circulate}} \times 100 \quad \left[ \frac{\text{col.7}}{\text{col.6}} \times 100 \right]$$

Calculul se efectuează pentru aceleași categorii de trenuri ca la calculul regularității la îndrumare.

C. Întârzierea pe 100 tren km reprezintă cantitativ, pe regulator de circulație, regională sau rețea, mărimea medie a numărului de minute cu care trenurile circulate au depășit durata stabilită prin grafic sau prin mersul întocmit pentru parcurgerea secțiilor de circulație; se exprimă în minute pe 100 tren km și se calculează cu formula:

$$\text{întârz. pe 100 tren km} = \frac{\text{total întârz în parcurs} - \text{recastigari din intarz}}{\text{tren km}} \times 100 \left[ \frac{\text{col.17} - \text{col.18}}{\text{col.13}} \times 100 \right]$$

Calculul se efectuează separat pentru trenurile de călători și separat pentru trenurile de marfă, pe operatori de transport feroviar.

D. Viteza medie comercială a trenurilor este distanța parcursă în medie de un tren într-o oră de circulație, în care se cuprind opririle în toate stațiile intermediare în care trenul a staționat, exclusiv opririle în stațiile tehnice înscrise în livretele trenurilor de marfă.

La trenurile de călători nu se iau în considerare trenurile speciale și mixte, iar la trenurile de marfă viteza comercială se calculează pentru trenuri directe, după cum urmează:

$$\text{viteza comerciala} = \frac{\text{tren km}}{\text{durata de parcurs (min.)}} \times 60 \left[ \frac{\text{col.13}}{\text{col.14}} \times 60 \right]$$

E. Masa medie brută a unui tren se exprimă în tone brute pe tren și se calculează cu formula:

$$\text{tone brute/tren} = \frac{\text{tone brutekm}}{\text{tren km}} \left[ \frac{\text{col.11}}{\text{col.13}} \right]$$

**F. Masa medie netă pe tren de marfă** se exprimă în tone nete pe tren și se calculează cu formula:

$$tone\ nete / tren = \frac{tone\ nete\ km}{tren\ km} \left[ \frac{col.12}{col.13} \right]$$

**G. Compunerea medie în osii a trenurilor de marfă** circulate se exprimă în număr mediu de osii pe tren și se calculează cu formula :

$$nr.osii / tren = \frac{osii\ km\ total}{tren\ km} \left[ \frac{col.9 + col.10}{col.13} \right]$$