

ANEXA
la OMTCT nr. ____/____/2005

REGULAMENT
PENTRU CIRCULAȚIA TRENURILOR ȘI MANEVRA
VEHICULELOR FERROVIARE - NR. 005

CUPRINS

PARTEA I DISPOZIȚII GENERALE CAPITOLUL I

CONȚINUTUL ȘI SFERA DE APLICARE A REGULAMENTULUI

Secțiunea 1. Conținutul și sfera de aplicare.....	5
Secțiunea a 2-a. Condiții pentru exercitarea funcțiilor și desfășurarea activităților în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.....	6
Secțiunea a 3-a. Prezentarea și verificarea personalului la intrarea în serviciu.....	6
Secțiunea a 4-a. Obligațiile și răspunderile personalului.....	7
Secțiunea a 5-a. Predarea-primirea serviciului.....	8

CAPITOLUL II

PLANUL TEHNIC DE EXPLOATARE A STAȚIEI, CONSTRUCȚII ȘI INSTALAȚII FOLOSITE ÎN CIRCULAȚIA TRENURILOR ȘI ÎN ACTIVITATEA DE MANEVRĂ

Secțiunea 1. Planul tehnic de exploatare a stației.....	9
Secțiunea a 2-a. Gabaritul de liberă trecere.....	10
Secțiunea a 3-a. Trecuri la nivel cu calea ferată.....	11
Secțiunea a 4-a. Îngrijirea aparatelor de cale.....	14
Secțiunea a 5-a. Revizia tehnică a aparatelor de cale și a instalațiilor, verificarea liniilor și a construcțiilor și verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale și a instalațiilor.....	15
Secțiunea a 6-a. Controlul stării tehnice a aparatelor de cale, a liniilor și a instalațiilor de siguranța circulației.....	17
Secțiunea a 7-a. Revizuirea macazurilor.....	18
Secțiunea a 8-a. Desigilarea instalațiilor SCB, TC și IFTE.....	18
Secțiunea a 9-a. Executarea lucrărilor la instalațiile SCB, TC și IFTE.....	19
Secțiunea a 10-a. Poziția normală a macazurilor aparatelor de cale și a saboților de deraiere.....	21

CAPITOLUL III ORDINUL DE CIRCULAȚIE

ȘI DOCUMENTELE ÎNSOȚITOARE ALE TRENURILOR

Secțiunea 1. Ordinul de circulație.....	21
Secțiunea a 2-a. Documentele însoțitoare ale trenului.....	23

PARTEA A II – A EXECUTAREA MANEVREI ȘI COMPUNEREA TRENURILOR CAPITOLUL I

EXECUTAREA MANEVREI

Secțiunea 1. Reguli generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei....	25
Secțiunea a 2-a. Manevra cu locomotiva.....	29
Secțiunea a 3-a. Manevra cu alte mijloace.....	32
Secțiunea a 4-a. Manevra în linie curentă.....	33
Secțiunea a 5-a. Manipularea macazurilor și a saboților de deraiere la manevră.....	33
Secțiunea a 6-a. Întrebuințarea frânelor și a saboților de mână la manevră.....	34
Secțiunea a 7-a. Asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii.....	35
Secțiunea a 8-a. Retragerea și oprirea manevrei în vederea primirii, trecerii și expedierii trenurilor.....	36
Secțiunea a 9-a. Oprirea vehiculelor feroviare fugite.....	38

Secțiunea a 10-a. Manevra de introducere-scoatere a locomotivelor și automotoarelor în/din depou	38
---	-----------

CAPITOLUL II COMPUNEREA TRENURILOR

Secțiunea 1. Reguli generale la compunerea trenurilor.....	39
Secțiunea a 2-a. Condițiile pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele feroviare la introducerea lor în tren.....	39
Secțiunea a 3-a. Aranjarea vagoanelor în trenurile de călători	41
Secțiunea a 4-a. Aranjarea vagoanelor în trenurile de marfă	41
Secțiunea a 5-a. Aranjarea vagoanelor în trenurile mixte	44
Secțiunea a 6-a. Legarea și dezlegarea vehiculelor din trenuri	44
Secțiunea a 7-a. Echiparea și deservirea trenurilor	45

PARTEA A III – A CIRCULAȚIA TRENURILOR CAPITOLUL I

ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR

Secțiunea 1. Puncte de secționare	47
Secțiunea a 2-a. Limitele incintei unei stații	48
Secțiunea a 3-a. Mersul trenurilor	48
Secțiunea a 4-a. Rangul trenurilor	49
Secțiunea a 5-a. Numerotarea trenurilor	50
Secțiunea a 6-a. Deservirea posturilor de macazuri.....	50
Secțiunea a 7-a. Comenzi și dispoziții în legătură cu circulația trenurilor și executarea manevrei.....	52
Secțiunea a 8-a. Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație	58
Secțiunea a 9-a. Reguli generale privind circulația trenurilor	60
Secțiunea a 10-a. Sistemele de organizare a circulației trenurilor.....	66
Secțiunea a 11-a. Cererea și obținerea căilor libere.....	67
Secțiunea a 12-a. Reglementări privind ocuparea liniei curente.....	71
Secțiunea a 13-a. Circulația trenurilor după sistemul înțelegerii telefonice	73
Secțiunea a 14-a. Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie automat.....	74
Secțiunea a 15-a. Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie semiautomat.....	77
Secțiunea a 16-a. Circulația trenurilor la interval de post de mișcare	78
Secțiunea a 17-a. Conducerea centralizată a circulației trenurilor	78
Secțiunea a 18-a. Circulația trenurilor pe secții de circulație cu instalație dispecer.....	85
Secțiunea a 19-a. Primiri și expedieri simultane de trenuri	85
Secțiunea a 20-a. Conducerea circulației trenurilor de către operatorul de circulație	88
Secțiunea a 21-a. Organizarea și monitorizarea circulației trenurilor prin sistemul informatic integrat IRIS pentru dirijarea traficului feroviar	91

CAPITOLUL II DISPOZIȚII SPECIALE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR

Secțiunea 1. Circulația trenurilor pe linia din stânga a căii duble. Circulația trenurilor pe linie falsă.....	92
Secțiunea a 2-a. Suspendarea temporară a activității de mișcare pe unele secții de circulație	93
Secțiunea a 3-a. Circulația trenurilor prin punctele de secționare cu serviciul de mișcare suspendat temporar.....	94
Secțiunea a 4-a. Oprirea neprevăzută a unui tren în linie curentă.....	96
Secțiunea a 5-a. Circulația mijloacelor de intervenție și a UAM pe linia curentă	99

închisă.....	
Secțiunea a 6-a. Circulația automotoarelor de serviciu și a UAM	101
Secțiunea a 7-a. Circulația vehiculelor cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele	101
Secțiunea a 8-a. Circulația trenurilor în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație	103
Secțiunea a 9-a. Închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune a liniei de contact pentru lucrări	110
Secțiunea a 10-a. Restricții de viteză.....	113

PARTEA A IV – A DISPOZIȚII FINALE

ELIBERAREA LINIEI CURENTE SAU A LINIEI DIRECTE DINTR-O STAȚIE CFR	116
--	------------

ANEXE

Anexa 1 Cazurile în care se înmânează mecanicului ordin de circulație.....	118
Anexa 2 Modul de completare a formularului „Foaia de parcurs a locomotivei” de către personalul din activitatea de mișcare.....	121
Anexa 3 Instrumentele de semnalizare care trebuie utilizate în timpul executării serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației	128
Anexa 4 Definiția unor noțiuni de exploatare folosite în Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005.....	129
Anexa 5 Model formular Nota de frâne	137
Anexa 6 Procentele de masă frânată în funcție de pantă, pentru menținerea pe loc a trenurilor cu frânele de mână	138
Anexa 7 Nota de repartizare a frânelor de mână	139
Anexa 8 Culori și simboluri folosite la trasarea trenurilor pe graficul de circulație	140
Anexa 9 Model formular Program de manevră	141
Anexa 10 Instrucțiuni de lucru pentru unitățile în care este implementat sistemul informatic IRIS	143

PARTEA I

DISPOZIȚII GENERALE
CAPITOLUL I
CONȚINUTUL ȘI SFERA DE APLICARE A REGULAMENTULUI
SECȚIUNEA 1

Conținutul și sfera de aplicare

Art. 1. - (1) Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005 conține reglementările în baza cărora se execută circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe liniile infrastructurii feroviare din România, precum și pe liniile ferate industriale cu acces la aceasta, în condiții de siguranța circulației și securitate a transporturilor.

(2) Prevederile prezentului regulament se aplică numai pentru viteze maxime de circulație de până la 160 Km/h; pentru viteze de circulație de 160 km/h sau mai mari se vor stabili reglementări specifice pentru aceste cazuri.

(3) Circulația trenurilor între stațiile CFR de frontieră de stat și stațiile de frontieră de stat ale administrațiilor de cale ferată vecine și pe liniile de peage se reglementează prin convenții bilaterale la care România este parte.

(4) Dacă diferitele aspecte ale aceluși probleme sunt cuprinse în mai multe articole ale prezentului regulament, ele trebuie să fie înțelese și aplicate în totalitatea lor.

Art. 2. - (1) Prevederile prezentului regulament sunt obligatorii pentru toți operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar. Secțiunile prezentului regulament care trebuie cunoscute de către personalul de specialitate al fiecărui operator economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar se stabilesc prin tematicile cadru utilizate în procesul de instruire și autorizare, în raport cu specificul activităților și operațiunilor de transport feroviar desfășurate de către acest personal.

(2) *Siguranța circulației și securitatea transporturilor* pe căile ferate din România sunt concepte potrivit cărora circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare trebuie să se desfășoare fără pericol pentru: călători, personalul care desfășoară operațiuni de transport feroviar, bunurile încredințate la transport, vehiculele feroviare, infrastructura feroviară, precum și pentru mediul înconjurător.

Art. 3. - (1) Cazurile în care se înmânează mecanicului de locomotivă ordin de circulație sunt prevăzute în Anexa 1 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(2) Modul de completare a formularului „Foaia de parcurs a locomotivei” este prevăzut în Anexa 2 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(3) Instrumentele portative de semnalizare, care trebuie utilizate în timpul executării serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației, sunt prevăzute în Anexa 3 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(4) Definițiile unor noțiuni folosite în Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005 sunt prevăzute în Anexa 4 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(5) Modelul formularului NOTA DE FRÂNE este prevăzut în Anexa 5 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(6) Procentele de masă frânată în funcție de pantă, pentru menținerea pe loc a trenurilor cu frânele de mână sunt prevăzute în Anexa 6 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(7) Modelul formularului NOTA DE REPARTIZARE A FRÂNELOR DE MÂNĂ este prevăzut în Anexa 7 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(8) Culorile și simbolurile folosite pentru trasarea trenurilor pe graficul de circulație sunt prevăzute în Anexa 8 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(9) Modelul formularului PLAN DE MANEVRĂ este prevăzut în Anexa 9 care face parte integrantă din prezentul regulament.

(10) Instrucțiuni de lucru pentru unitățile în care este implementat sistemul informatic IRIS sunt prevăzute în Anexa 10 care face parte integrantă din prezentul regulament.

SECȚIUNEA a 2-a

Condiții pentru exercitarea funcțiilor și desfășurarea activităților în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare

Art. 4. - (1) Personalul care desfășoară activități sau operațiuni în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare este obligat să cunoască și să respecte prevederile din prezentul regulament specifice funcției/activității pe care o exercită/prestează.

(2) Personalul cu responsabilități în siguranța circulației, care desfășoară pe proprie răspundere activități în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare, trebuie să îndeplinească următoarele condiții: să aibă atestare profesională de specialitate, să dețină avizul medical și cel psihologic de aptitudine, precum și autorizațiile necesare exercitării/executării funcției/activității și/sau manipulării instalațiilor de siguranța circulației.

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

(4) Personalul care întreține și/sau manipulează instalații, aparate și dispozitive de siguranța circulației, trebuie să fie instruit și autorizat în acest scop și să dețină asupra sa autorizația necesară desfășurării acestei activități.

SECȚIUNEA a 3-a

Prezentarea și verificarea personalului la intrarea în serviciu

Art. 5. - Administratorul și gestionarii infrastructurii feroviare, operatorii de transport feroviar și operatorii de manevră feroviară au obligația să organizeze și să asigure verificarea la intrarea în serviciu a personalului propriu care desfășoară activități sau operațiuni în legătură cu circulația trenurilor și/sau manevra vehiculelor feroviare.

Art. 6. - (1) Prin *prezentarea la serviciu* se înțelege sosirea personalului la locul de muncă pentru efectuarea serviciului, conform programului de lucru.

(2) Personalul se consideră prezent la serviciu din momentul semnării condicii de prezență.

(3) La prezentarea la serviciu, personalul este obligat:

a) să fie odihnit și în stare normală;

b) să poarte uniforma de serviciu sau echipamentul de lucru, respectiv de protecție și să aibă asupra sa instrumentele portative de semnalizare, rechizitele și sculele necesare desfășurării activității;

c) să nu se afle sub influența băuturilor alcoolice și/sau a substanțelor stupefiante.

(4) Starea personalului la prezentarea la serviciu se verifică de regulă de către conducătorul subunității sau înlocuitorul acestuia.

(5) La posturile din linie curentă sau la posturile îndepărtate din incinta stației, stabilite în *Planul tehnic de exploatare a stației/haltei de mișcare* - denumit în continuare PTE -, în haltele de mișcare afiliate și în punctele de secționare situate pe secții cu conducerea centralizată a circulației trenurilor verificarea personalului la prezentarea la serviciu se face de către personalul care este în serviciu, înainte de predarea serviciului. Rezultatul verificării se consemnează, după caz, în *condica de comenzi a postului*, în *registru unificat de căi libere, comenzi și mișcare* sau în *registru de dispoziții pentru conducerea centralizată a circulației trenurilor* și se transmite prin instalațiile de telecomunicații către impiegatul de mișcare dispozitor din stația de care aparține postul sau la care este afiliată halta de mișcare, respectiv operatorului de circulație pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor.

(6) La posturile în care serviciul se întrerupe temporar, modul de verificare a personalului la reluarea activității, respectiv la prezentarea la serviciu, se stabilește în PTE.

(7) Personalul constatat sub influența băuturilor alcoolice și/sau a substanțelor stupefiante sau vizibil bolnav, nu va fi admis la serviciu, înștiințându-se conducătorul subunității din care face parte, iar pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, se avizează în scris operatorul de circulație care dispune măsurile necesare.

(8) Conducătorul subunității verifică în timpul programului de lucru, prin sondaj, modul în care înlocuitorul său a făcut verificarea personalului la intrarea în serviciu.

Art. 7. - (1) În stațiile în care operatorii de transport feroviar nu au structură organizatorică proprie verificarea personalului care deservește trenul, atât la intrare în serviciu cât și la îndrumarea trenului se face de către *impiegatul de mișcare* - denumit în continuare IDM - din stația respectivă.

(2) În stațiile în care activitatea de manevră nu se desfășoară permanent, existând un program de lucru care nu presupune predarea-primirea serviciului, verificarea la intrarea în serviciu a personalului de locomotivă care efectuează manevra, se face de către IDM din stația respectivă

Art. 8. - (1) Predarea - primirea serviciului de către personalul de locomotivă la trenurile în circulație, precum și la locomotivele de manevră din stațiile în care nu există structuri organizatorice aparținând operatorului de transport feroviar pentru verificarea personalului la intrarea în serviciu, se face numai în stații; în acest caz starea personalului de locomotivă care primește serviciul se verifică obligatoriu de către IDM din stația respectivă.

(2) La verificarea stării personalului de locomotivă de către IDM, personalul de locomotivă este obligat să confirme în foaia de parcurs, sub semnătură, în prezența IDM, că este odihnit și în stare normală, iar IDM notează ora și una din mențiunile „*apt serviciu*” sau „*inapt serviciu*”, după caz, semnează și aplică ștampila stației. În cazul în care IDM constată că personalul de locomotivă este inapt serviciu, aduce aceasta la cunoștința operatorului de circulație care va aviza operatorul de transport feroviar care are în subordine personalul de locomotivă în vederea luării măsurilor necesare. Prin *personal de locomotivă* se înțelege mecanicul de locomotivă și după caz și mecanicul ajutor. Prin *mecanic de locomotivă* - denumit în continuare mecanic - în contextul prezentului regulament, se înțelege și conducătorul oricărui alt vehicul feroviar motor.

SECȚIUNEA a 4-a

Obligațiile și răspunderile personalului

Art. 9. - (1) Obligațiile și răspunderile generale ale personalului care desfășoară operațiuni în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare sunt cuprinse în prezentul regulament, precum și în alte reglementări specifice în vigoare.

(2) La prezentarea personalului cu o funcție ierarhic superioară, personalul de serviciu se prezintă și raportează pe scurt situația din zona de activitate a postului său. Prezența personalului cu o funcție ierarhic superioară, nu scutește personalul de serviciu de răspunderea îndeplinirii obligațiilor sale.

(3) Dispozițiile privind executarea serviciului primite de la personalul cu o funcție ierarhic superioară se execută integral și la timp, cu excepția celor care pun în pericol siguranța circulației, a călătorilor, a bunurilor încredințate la transport, precum și a celor care contravin normelor specifice de protecție a muncii pentru transporturile pe calea ferată. Pentru îndeplinirea unei dispoziții, executantul poartă răspunderea împreună cu organul ierarhic superior care a dat dispoziția.

(4) În timpul executării serviciului, personalul cu responsabilități în siguranța circulației este obligat să poarte uniforma sau echipamentul de lucru, respectiv de protecție, conform normativelor în vigoare, să aibă asupra sa rechizitele necesare desfășurării activității, să aibă o ținută decentă și o comportare corectă.

(5) Se interzice personalului cu responsabilități în siguranța circulației să introducă, să păstreze sau să consume băuturi alcoolice și/sau substanțe stupefiante în incinta subunității și în zona sa de activitate, să fumeze în locuri neamenajate în acest scop sau în timpul cât se află în relații cu clienții.

(6) Se interzice personalului cu responsabilități în siguranța circulației, aflat în serviciu, să părăsească postul fără aprobarea obținută conform reglementărilor specifice în vigoare. Acest personal este obligat, în caz de pericol, să rămână la postul său pentru a lua măsuri de înlăturare a pericolului. Menținerea salariaților în serviciu peste programul normal de lucru stabilit prin contractul colectiv de muncă se face conform legislației și reglementărilor specifice în vigoare.

(7) În cazuri excepționale care afectează infrastructura feroviară cum ar fi: calamități, accidente și evenimente feroviare, avarii și deranjamente la instalații, defecțiuni ale vehiculelor feroviare, precum și pentru înlăturarea urmărilor acestora, personalul cu responsabilități în siguranța circulației este obligat să fie la dispoziția conducerii subunității/unității sau la cererea acestuia să se prezinte în cel mai scurt timp la serviciu.

(8) Se interzice personalului liber de serviciu să intervină în executarea serviciului în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare, precum și imixtiunea în executarea sarcinilor între salariații de serviciu, în afara cazurilor excepționale în care prin intervenția respectivă s-ar evita un pericol.

(9) Se interzice salariaților să presteze serviciul în locul altor salariați, la solicitarea acestora, fără aprobarea scrisă, anticipată a conducerii subunității/unității.

(10) Se interzice folosirea instalațiilor de telecomunicații destinate efectuării circulației trenurilor și manevrei vehiculelor feroviare de către alt personal decât cel de serviciu sau în alt scop decât cel stabilit.

(11) În timpul serviciului se interzice personalului cu responsabilități în siguranța circulației să doarmă sau să se așeze în poziții favorabile somnului și să aibă alte preocupări decât cele legate strict de serviciu. Personalul devenit inapt în timpul serviciului va fi înlocuit.

(12) Personalul cu responsabilități în siguranța circulației este obligat ca la terminarea programului să nu părăsească postul până la sosirea schimbului, acolo unde se lucrează fără întrerupere, iar în caz de neprezentare a acestuia, să anunțe conducerea subunității/unității pentru a lua măsurile necesare.

(13) Personalul care efectuează stagiul de practică se menționează în registrul de predare-primire a serviciului și execută toate operațiile numai sub supravegherea și răspunderea personală a salariatului pe lângă care acesta execută practica.

(14) Înainte de a se permite efectuarea manevrei pe liniile infrastructurii feroviare publice de către operatori economici, alții decât operatorii de transport feroviar, administratorul sau gestionarul infrastructurii feroviare verifică dacă personalul care urmează să efectueze manevra este autorizat și în stare corespunzătoare îndeplinirii serviciului, precum și dacă vehiculul feroviar motor care urmează să efectueze manevra este autorizat din punct de vedere tehnic, conform reglementărilor specifice în vigoare. În cazul neîndeplinirii uneia dintre aceste condiții se interzice accesul operatorilor economici pe liniile infrastructurii feroviare publice, precum și efectuarea manevrei de către aceștia.

(15) Prevederi de amănunt privind verificarea condițiilor prevăzute la alin. (14) se stabilesc în PTE.

SECȚIUNEA a 5-a

Predarea-primirea serviciului

Art. 10. - (1) Posturile în care se desfășoară activități și operațiuni în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare, la care este obligatorie predarea-primirea serviciului în scris, precum și personalul pentru care este obligatorie predarea-primirea serviciului în scris, sub semnătură, se stabilesc în PTE.

(2) Predarea-primirea serviciului cuprinde:

a) mențiuni cu caracter general:

- data predării-primirii serviciului;
- numele și prenumele predătorului și primitorului, în clar;
- inventarul postului;

b) mențiuni specifice activității desfășurate:

- situația restricțiilor de viteză necuprinse în *buletinul de avizare a restricțiilor* - denumit în continuare BAR -, și a celor modificate față de BAR;
- condiții speciale în circulația trenurilor și pentru manevrarea vehiculelor feroviare;
- starea aparatelor de cale și a instalațiilor de *semnalizare, centralizare* și *inter-blocare* - denumite în continuare SCB -, a instalațiilor de *telecomunicații* - denumite în continuare TC -, a *instalațiilor fixe de tracțiune electrică* - denumite în continuare IFTE -, precum și a sistemului de urmărire a circulației în timp real și a

- instalațiilor ce deservește acest sistem;
- dispozițiile operatorului de circulație, în curs de executare;
- numărul ultimului ordin de circulație emis;
- starea de ocupare a liniilor curente, a liniilor de primire-expediere și a celorlalte linii din stație;
- modul de asigurare contra fugirii a vehiculelor feroviare din stație sau din zona de activitate;
- situația sabotajelor de mână repartizați conform prevederilor din PTE;
- comenzi executate pentru intrarea/ieșirea/trecerea trenurilor care sunt în curs de garare, expediere sau trecere;

c) alte precizări necesare continuării serviciului fără neajunsuri.

(3) Predarea-primirea serviciului se semnează de predător și primitor, menționând ora. Predătorul rămâne răspunzător de omisiunile făcute, de informațiile greșite sau incomplete pe care le-a înscris și de urmările ce decurg din acestea.

(4) Primitorul trebuie să citească cu atenție conținutul predării-primirii serviciului, să consulte toate evidențele de la postul respectiv în legătură cu circulația trenurilor, efectuarea manevrei, starea instalațiilor, inventarul postului și rămâne răspunzător de executarea în continuare a serviciului, până la predarea lui.

(5) În cazul suspendării temporare a activității, personalul de serviciu face predarea serviciului menționând intervalul de timp în care serviciul este suspendat, semnează numai pentru predător și notează ora. La reluarea activității de circulație și manevră a vehiculelor feroviare, personalul prezentat pentru luarea serviciului în primire, chiar dacă este același care a predat serviciul, verifică starea de funcționare a instalațiilor SCB, TC și IFTE, ia la cunoștință conținutul predării, se interesează de eventualele modificări ale situației pe care le înregistrează în continuare, după care semnează pentru primitor și notează ora.

(6) Se interzice predarea serviciului către salariații care nu sunt în stare corespunzătoare îndeplinirii sarcinilor de serviciu.

CAPITOLUL II

PLANUL TEHNIC DE EXPLOATARE A STAȚIEI, CONSTRUCȚII ȘI INSTALAȚII FOLOSITE ÎN CIRCULAȚIA TRENURILOR ȘI ÎN ACTIVITATEA DE MANEVRĂ

SECȚIUNEA I

Planul tehnic de exploatare a stației

Art. 11. - (1) PTE stabilește modul de aplicare a unor prevederi din reglementările specifice, determinat de specificul de lucru al fiecărei stații de cale ferată, în funcție de modul de organizare a activității, dotarea tehnică, sistemul de circulație și modul de lucru. Prin denumirea de *stație* în contextul prezentului regulament se înțelege și halta de mișcare.

(2) PTE conține prevederi de amănunt specifice activității fiecărei stații, referitoare la aplicarea reglementărilor specifice obligatorii privind desfășurarea operațiunilor de transport feroviar. Modul de întocmire, verificare, avizare și aprobare a PTE este stabilit prin reglementări specifice astfel încât:

- a) să nu contravină reglementărilor în vigoare;
- b) să nu repete și să nu interpreteze prevederile din actele normative sau reglementările în vigoare.

(3) PTE se actualizează ori de câte ori se modifică organizarea activității, instalațiile din dotare, sistemul de circulație și modul de lucru din stația de cale ferată respectivă sau reglementările specifice privind desfășurarea operațiunilor de transport feroviar.

(4) Prevederile din PTE sunt obligatorii pentru personalul:

- a) administratorului infrastructurii feroviare;
- b) gestionarului infrastructurii feroviare neinteroperabile;
- c) operatorilor de transport feroviar;

- d) operatorilor de manevră feroviară;
 - e) operatori economici, deținători de infrastructură feroviară și/sau vehicule feroviare.
- (5) Personalul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare care urmează să-și desfășoare activitatea în stația respectivă, trebuie să-și însușească sub semnătură prevederile din PTE.
- (6) Administratorul infrastructurii feroviare pune la dispoziția operatorilor de transport feroviar, operatorilor de manevră feroviară și operatorilor economici interesați PTE sau extrase din acesta, în vederea organizării activității desfășurate și însușirii sub semnătură, de către personalul propriu.
- (7) Șeful stației este obligat să verifice prin sondaj dacă personalul din subordine și-a însușit și respectă prevederile din PTE, precum și dacă personalul operatorilor de transport feroviar, operatorilor de manevră feroviară și al operatorilor economici desfășoară activități de transport feroviare în stație conform prevederilor din PTE.
- (8) În cazul în care urmează să se execute lucrări la instalațiile de siguranța circulației care necesită modificări ale prevederilor din PTE sau urmează să se lucreze în alt mod decât cel prevăzut în instrucțiunile de manipulare a instalației respective, administratorul infrastructurii feroviare publice prin structura sa regională întocmește și difuzează celor interesați, cu cel puțin 10 zile înaintea începerii lucrărilor, reglementări provizorii cu privire la condițiile de manipulare a instalațiilor respective, precum și la modul de efectuare a circulației și manevrei vehiculelor feroviare.

SECȚIUNEA a 2-a

Gabaritul de liberă trecere

Art. 12. - Gabaritul de liberă trecere este conturul geometric transversal limită, în plan vertical, perpendicular pe axa longitudinală a căii, în interiorul căruia, în afară de materialul rulant, nu se admite să pătrundă nici o parte a construcțiilor, cum sunt: poduri, tuneluri, pasaje superioare, pasarele și alte construcții tehnologice sau instalații fixe - semnale, coloane și altele - și nici materiale sau obiecte depozitate de-a lungul liniei curente sau în stații. Gabaritul de liberă trecere asigură circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare în deplină siguranță fără limitarea vitezei sau alte restricții.

Art. 13. - (1) Mărfurile și materialele descărcate sau depozitate lângă linie trebuie să fie așezate și fixate în așa fel încât să fie respectat gabaritul de liberă trecere, să nu afecteze vizibilitatea semnalelor, funcționarea instalațiilor SCB, TC și IFTE, activitatea și securitatea personalului.

(2) Mărfurile și materialele lipsite de formă stabilă - piatră spartă, nisip, pământ și altele asemenea - se depozitează la o distanță de cel puțin 0,8 m în aliniament și la cel puțin 1,5 m în curbe, față de ciuperca celei mai apropiate șine; înălțimea depozitului de materiale nu trebuie să fie mai mare de 2/3 din lățimea taluzului, iar cota piciorului taluzului trebuie să fie cel mult la nivelul superior al traverselor. Între șinele căii se pot depozita materiale, fără a se depăși nivelul superior al ciupericii șinei, lăsând un spațiu liber între șină și piciorul taluzului format de materialul respectiv, de cel puțin 0,2 m.

(3) Mărfurile și materialele cu margini drepte care se pot așeza în stive - lăzi, cărămizi, cherestea și altele asemenea - se depozitează la o distanță de cel puțin 1,75 m în aliniament și la cel puțin 2,5 m în curbe, față de ciuperca celei mai apropiate șine; înălțimea stivei - măsurată de la nivelul superior al ciupericii șinei - nu trebuie să depășească 3 m.

(4) Mărfurile și materialele rotunde care se pot rostogoli - stâlpi, bușteni, țevi și altele asemenea - se depozitează la o distanță de cel puțin 1,75 m în aliniament și 2,5 m în curbă, față de ciuperca celei mai apropiate șine, adăugându-se la această distanță încă o lungime egală cu înălțimea depozitului respectiv.

Art. 14. - (1) Responsabili pentru verificarea și asigurarea gabaritului de liberă trecere sunt:

- a) în linie curentă, șeful de district linii, înlocuitorul acestuia în funcție de cel puțin picher sau după caz responsabilul SC al operatorului economic care întreține și/sau efectuează lucrări la infrastructura feroviară;
- b) pe liniile stației, altele decât cele de încărcare-descărcare, personalul care efectuează manevra;
- c) pe liniile de încărcare-descărcare din stații, personalul operatorului economic care a efectuat operațiuni de încărcare-descărcare iar personalul care efectuează manevra la aceste linii este obligat, înainte de începerea manevrei, să verifice asigurarea gabaritului de liberă trecere;
- d) pe liniile subunităților feroviare, altele decât stațiile, șefii subunităților respective prin personalul din subordine stabilit de către aceștia;
- e) pe linia ferată industrială aparținând unui operator economic, responsabilul SC al operatorului economic care utilizează linia respectivă.

(2) După terminarea lucrărilor la linii sau la instalațiile SCB, TC și IFTE, respectiv după terminarea operațiilor de încărcare-descărcare în linie curentă sau pe liniile stației a materialelor necesare efectuării lucrărilor sau rezultate în urma acestora, se procedează la asigurarea gabaritului de liberă trecere și curățarea ciupercii șinei. După efectuarea acestor operații, responsabilul pentru verificarea și asigurarea gabaritului, comunică prin telefonogramă sau înscrie în *registru de revizie a liniilor și a instalațiilor de siguranță circulației* - denumit în continuare RRLISC - terminarea lucrării, existența gabaritului de liberă trecere, curățarea ciupercii șinei și numai după aceea, IDM va trece la efectuarea circulației trenurilor și/sau la executarea manevrei.

(3) Dacă în urma descărcării, în linie curentă sau pe liniile stației, a vagoanelor încărcate cu materiale necesare efectuării lucrărilor la linii, rămân vagoane descărcate parțial, acestea se înscriu de către responsabilul pentru verificarea și asigurarea gabaritului de liberă trecere pe perioada lucrărilor, în RRLISC, pe număr de vagon, cu precizarea cauzelor nedescărcării. Înscrierea se ia la cunoștință, sub semnătură, de către IDM dispozitor care interzice introducerea lor în tren până la descărcarea completă a acestora sau rearanjarea încărcăturii în vagon.

SECȚIUNEA a 3-a

Treceri la nivel cu calea ferată

Art. 15. - (1) Punctele de intersecție la același nivel ale liniilor de cale ferată cu drumuri deschise circulației publice pe care se circulă cu mijloace cu tracțiune mecanică sau animală, sunt treceri la nivel cu calea ferată - denumite în continuare *treceri la nivel* - și se stabilesc conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) În funcție de modul în care se realizează semnalizarea circulației feroviare și rutiere, trecerile la nivel se clasifică în:

- a) treceri la nivel cu bariere - tip B;
- b) treceri la nivel cu instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere - tip BAT;
- c) treceri la nivel cu instalații automate de semnalizare rutieră fără semibariere - tip SAT;
- d) treceri la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere - tip IR.

Art. 16. - (1) Poziția normală a barierelor la trecerile la nivel este cea în poziție *deschisă* și poate fi modificată numai în cazuri bine justificate, cu aprobarea conducerii structurii regionale a administratorului infrastructurii feroviare.

(2) Circulația peste trecerile la nivel a vehiculelor cu caracteristici speciale, prevăzute în actele normative privind regimul juridic al drumurilor, se admite numai cu acordul și în condițiile stabilite de către administratorul infrastructurii feroviare și sub supravegherea împuternicitului subunității de întreținere a căii, în funcție de cel puțin picher și după caz, de împuternicitul subunității IFTE pe liniile de cale ferată electrificate.

(3) La trecerile la nivel clasificate conform art. 15 alin. (2) lit. a) și b), din prezenta secțiune, deservite de agenți și denumite în continuare posturi de barieră, serviciul se efectuează

conform programului stabilit de administratorul infrastructurii feroviare.

(4) Modul de organizare a activității la un post de barieră se stabilește în regulamentul de funcționare al postului de barieră anexă la PTE.

(5) Agentul postului de barieră are următoarele obligații:

- a) să închidă bariera înainte să răspundă la telefon;
- b) să supravegheze din locul fixat prevăzut în regulamentul de funcționare al postului de barieră, circulația prin pasaj, pe timpul cât bariera este deschisă și să închidă bariera în cazul în care părăsește acest loc, indiferent de motiv;
- c) să cunoască mersul trenurilor și să ceară relații despre circulația trenurilor întârziate, suplimentare și/sau timpurii;
- d) să închidă bariera din proprie inițiativă în cazul în care un tren sau un convoi de manevră neanunțat se apropie de trecerea la nivel;
- e) să nu deschidă bariera decât după trecerea trenului, retragerea manevrei sau anularea dispoziției de închidere a barierei;
- f) să asigure iluminarea cumpenelor barierei mecanice în timpul nopții, conform calendarului de iluminare, precum și ziua când vizibilitatea este redusă;
- g) să raporteze către IDM dispozitor dacă trenurile sunt nesemnalizate sau atunci când este cazul, lipsa agentului de la urmă;
- h) să dea semnale pentru oprirea trenului sau convoiului de manevră aflat în mișcare când constată neajunsuri care periclitează siguranța circulației sau securitatea transporturilor și să avizeze imediat pe IDM;
- i) în caz de pericol, să ia măsuri pentru oprirea accesului vehiculelor rutiere peste trecerea la nivel;
- j) să manipuleze corespunzător instalațiile postului de barieră pe care îl deservește;
- k) să avizeze imediat pe IDM despre deteriorările produse la postul de barieră, de către vehiculele rutiere cu tracțiune mecanică, animală sau de către pietoni, în vederea luării operative a măsurilor de remediere;
- l) să rețină și să comunice către IDM, datele de identificare a vehiculelor rutiere care au produs deteriorări la postul de barieră, în vederea avizării organelor de poliție;
- m) să curețe jgheaburile dintre șine și contrașine și să asigure curățenia în zona trecerii la nivel;
- n) să păstreze în bună stare de funcționare postul de barieră, instalațiile din dotare și trecerea la nivel.

Art. 17. - (1) Înainte de expedierea sau trecerea unui tren prin stație, IDM trebuie să anunțe trenul la posturile de barieră de la trecerile la nivel din linie curentă deservite de agenți. La manevra cu depășirea limitei incintei stației se anunță numai posturile de barieră din stație și din linie curentă interesate. Anunțarea trenurilor se face cu dispoziție scrisă, înainte de punerea pe liber a semnalului de ieșire, cu formula: "*Nr...ora.....tren - nr.- ... pleacă ora*", completată cu mențiunea "*cu agent*", în cazul trenurilor care circulă cu agent la urmă.

(2) Agenții posturilor de barieră din linie curentă trebuie să confirme primirea dispoziției cu număr și oră, după care, având bariera închisă, se postează la locul fixat prevăzut în regulamentele de funcționare ale posturilor de barieră, ziua cu stegulețul galben desfășurat, iar noaptea cu lanterna cu lumina albă spre tren, în vederea defilării trenului. Bariera se deschide numai după trecerea trenului, retragerea manevrei sau anularea dispoziției privind circulația trenului. Când barierele au poziția normal deschisă și agentul postului de barieră trebuie să părăsească locul fixat, închide mai întâi bariera.

(3) Dacă două sau mai multe trenuri se urmăresc la intervale scurte și nu mai este posibilă deschiderea barierei între aceste trenuri, IDM trebuie să anunțe toate trenurile printr-o singură dispoziție scrisă.

(4) Pentru fiecare post de barieră din linie curentă se va întocmi un extras din mersul trenurilor prevăzute să treacă pe la postul respectiv, care va conține următoarele: numărul trenului, felul trenului, plecarea din stația vecină, timpul de mers de la stația vecină până la postul de barieră din linie curentă, ora închiderii barierei, respectiv ora de la care nu se mai deschide bariera, trecerea pe la postul de barieră din linie curentă, timpul de mers de la postul de

barieră din linie curentă până la cealaltă stație vecină și sosirea în acea stație; ora închiderii barierei, respectiv ora de la care nu se mai deschide bariera, se scrie cu cerneală roșie, iar coloana se încadrează într-un chenar roșu. Întocmirea, actualizarea și aprobarea extrasului cu mersul trenurilor se face de către șeful stației la care este afiliat postul de barieră din linie curentă.

(5) În cazul în care agentul postului de barieră din linie curentă nu se prezintă la telefon sau când instalația telefonică se defectează și nu se poate lua legătura cu acesta, se avizează mecanicul prin ordin de circulație, în care se înscrie că trenul circulă neanunțat la postul de barieră situat la kilometrul și hectometrul numărul În ambele cazuri se avizează operatorul de circulație. Se procedează identic și în cazul trenurilor cu trecere prin stație, care vor fi oprite pentru a se înmâna mecanicului ordin de circulație.

(6) În apropierea postului de barieră menționat în ordinul de circulație confirm alin. (5), mecanicul reduce viteza trenului; dacă mecanicul observă că agentul postului de barieră este prezent la locul fixat în vederea trecerii trenului și nu dă semnale de oprire, iar bariera este închisă, trece fără oprire și comunică prin radiotelefon către IDM care i-a înmănat ordinul de circulație sau către IDM din prima stație din parcurs, despre situația constatată.

(7) Mecanicul este obligat să ia măsuri de oprire a trenului înaintea trecerii la nivel dacă observă că :

- agentul postului de barieră nu este prezent la locul fixat;
- agentul postului de barieră dă semnale de oprire a trenului;
- agentul postului de barieră este prezent la locul fixat dar bariera este deschisă.

După oprire, al doilea agent al trenului - șeful de tren respectiv alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren, iar în lipsa acestora mecanicul ajutor - se deplasează la postul de barieră pentru a constata situația, după care mecanicul comunică către IDM care i-a înmănat ordinul de circulație sau către IDM din prima stație din parcurs despre situația constatată.

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

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

(9) Pentru închiderea barierelor din incinta stației, IDM dă dispoziție scrisă posturilor de barieră, înainte de primirea, expedierea sau trecerea unui tren, precum și în cazul mișcărilor de manevră fără conducător de manevră. După închiderea barierei din incinta stației, agentul postului de barieră raportează către IDM ora închiderii ei și se postează lângă cabina barierei, ziua cu stegulețul galben desfășurat, iar noaptea cu lanterna cu lumină albă spre tren.

(10) Comanda de intrare, ieșire sau trecere a trenului dată la posturile de macazuri ce deservesc și bariere, ține loc și de dispoziție pentru închiderea barierei, iar raportarea executării comenzii respective ține loc și de raportarea închiderii barierei.

(11) La trecerile la nivel deservite direct de IDM, acesta închide mai întâi bariera și numai după aceea manipulează semnalul de intrare/ieșire sau trecere pe liber sau, după caz, dă dispoziție de începere a manevrei.

(12) Înainte de trecerea convoiului de manevră peste trecerile la nivel dotate cu bariere mecanice - tip B, semibariere - tip BAT sau treceri la nivel cu instalații de semnalizare rutieră fără semibariere - tip SAT, conducătorul manevrei este obligat să se convingă personal că bariera este închisă, respectiv semnalizarea de interdicere a circulației rutiere a instalațiilor de semnalizare automată este declanșată, iar în caz contrar, să oprească manevra și să ceară închiderea barierei sau declanșarea semnalizării de interdicere a circulației rutiere și numai după

aceea să dea semnale de punere în mișcare a convoiului de manevră.

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

(14) Pentru a nu se stânjeni circulația rutieră la trecerile la nivel, executarea manevrei se va întrerupe, dacă este cazul, la intervale de cel mult 10 minute.

(15) În cazul defectării barierei în poziție deschisă, imediat după ce a primit dispoziția de închidere a acesteia, agentul care o deservește este obligat să ia măsuri de oprire a vehiculelor rutiere prin amplasarea barierei mobile, semnalizate pe timp de noapte conform reglementărilor specifice în vigoare și să avizeze pe IDM din stațiile adiacente, cu număr și oră, despre defectarea barierei. IDM din stația căreia îi este arondat postul, înscrie datele despre defectarea barierei în RRLISC și avizează, subunitatea cu atribuții specifice de întreținere pentru a lua măsurile de remediere. După executarea acestor operații, IDM comunică situația în scris operatorului de circulație care ia măsuri de avizare atât a impiegaților de mișcare din stațiile de pe secția proprie de circulație, cât și a operatorilor de circulație de pe secțiile de circulație vecine, prin dispoziție scrisă, pentru înștiințarea personalului de locomotivă prin ordin de circulație, despre defectarea barierei situate la kilometrul și hectometrul numărul.....

(16) Operatorul de circulație stabilește trenurile care nu au fost avizate despre defectarea barierei în ultima stație în care au avut oprire și dă dispoziție prin care fixează stațiile în care acestea urmează să fie oprite pentru înștiințarea personalului de locomotivă.

(17) În cazul în care legăturile telefonice între operatorul de circulație și stațiile adiacente postului de barieră sunt defecte, avizarea tuturor trenurilor în circulație despre defectarea barierei se face de către IDM din aceste stații.

(18) În cazul defectării BAT sau SAT se va proceda conform instrucției de manipulare a instalației și a prescripțiilor de lucru, anexă la PTE.

(19) În cazul posturilor de barieră din linie curentă din apropierea stației sau la trecerile la nivel din incinta stației care deserveșc mai multe direcții și/sau linii de joncțiune cu infrastructura feroviară privată sau cu linii ferate industriale, dacă este cazul, în PTE se stabilesc măsuri suplimentare de siguranță a circulației la anunțarea trenurilor.

SECȚIUNEA a 4-a

Îngrijirea aparatelor de cale

Art. 18. - (1) Îngrijirea aparatelor de cale constă în asigurarea stării de curățenie și ungere în vederea funcționării corespunzătoare și fără întrerupere, precum și în asigurarea iluminării corespunzătoare a indicatoarelor de poziție a acestora.

(2) Îngrijirea aparatelor de cale din instalațiile de *centralizare electromecanică* - denumite în continuare CEM -, precum și a aparatelor de cale necentralizate se face de către personalul care le deservește.

Îngrijirea aparatelor de cale din instalațiile de *centralizare electrodinamică* - denumite în continuare CED - și a celor din instalațiile de *centralizare electronică cu tehnică de calcul* - denumite în continuare CE - este obligatorie și se face de către personalul stabilit de administratorul sau gestionarul infrastructurii feroviare, după caz.

(3) Prevederi de amănunt, privind repartizarea aparatelor de cale personalului care asigură manipularea și îngrijirea acestora, se stabilesc în PTE.

SECȚIUNEA a 5-a

Revizia tehnică a aparatelor de cale și a instalațiilor, verificarea liniilor și a construcțiilor și verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale și a instalațiilor

Art. 19. - Revizia tehnică a aparatelor de cale și a instalațiilor se face de către personalul de întreținere după un program întocmit conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 20. - **(1)** Verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale din incinta stațiilor dotate cu instalații CED sau CE se face:

- a) zilnic, de către personalul de întreținere și intervenție SCB în stațiile stabilite ca sediu pentru desfășurarea activității acestuia în tură;
- b) înainte de luarea serviciului în primire, de către personalul care le deservește, conform repartizării stabilite în PTE, în celelalte stații.

(2) Verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale îndepărtate de biroul de mișcare și a celor amplasate în linie curentă, centralizate prin instalații CED sau CE, se face de către personalul de întreținere cu ocazia reviziilor programate, conform reglementărilor specifice în vigoare. Aparatele de cale îndepărtate de biroul de mișcare se stabilesc în PTE.

Art. 21. - **(1)** Verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale centralizate electromecanic și necentralizate, a instalațiilor SCB și TC, a inventarului de la posturi, precum și verificarea liniilor din zona de activitate, conform repartizării din PTE, se face înainte de luarea în primire a serviciului de către acari, revizori de ace sau IDM.

(2) La verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale prevăzute la alin. (1) de către acari, revizori de ace sau IDM, se urmărește dacă acestea funcționează corespunzător se verifică vizual să nu prezinte unul din următoarele defecte:

- a) desfacerea legăturilor dintre acele macazului și bara/barele de acționare-conexiune-tracțiune, precum și între aceste bare;
- b) nelipirea vârfului acului de contraac, cu formarea între ele a unui spațiu liber de 4 mm sau mai mare, în dreptul axei barei/barelor de acționare-conexiune-tracțiune;
- c) fisură vizibilă sau ruptură la ac și/sau la contraac pe suprafața de rulare;
- d) ruptură la vârful inimii de încrucișare sau la aripile acesteia;
- e) ruptură sau lipsa a două sau mai multor șuruburi de la șina de rulare sau contrașină;
- f) ruptura eclisei de la călcâiul acului.

(3) În cazul în care aparatele de cale prezintă unul din defectele menționate mai sus, se interzice circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare peste acestea; aparatele de cale defecte se acoperă cu discuri roșii mobile amplasate, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(4) La verificarea stării de funcționare a instalațiilor SCB, TC și IFTE, personalul care le deservește trebuie să constate:

- a) dacă pârghiile macazurilor, saboților de deraiere, semnalelor și diverselor elemente din instalații funcționează corespunzător, iar dispozitivele de semnalizare ale acestora dau indicații corecte în concordanță cu poziția lor. Verificarea se face prin manipulare, în cazul în care nu există nici o comandă, iar în cazul în care această verificare nu este posibilă, predătorul menționează în predarea serviciului acest lucru, primitorul urmând să facă verificarea după primirea serviciului, atunci când circulația permite;
- b) dacă toate sigiliile de control prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalației respective sunt intacte;
- c) existența și integritatea barelor de acționare-conexiune-tracțiune ale macazului, precum și a ciocului de la încuietorea macazului;
- d) dacă nu există corpuri străine între ac și contraac, șină și contrașină sau între vârful inimii de încrucișare și aripile acesteia;
- e) dacă instalațiile TC și soneriile funcționează corespunzător.

(5) La verificarea liniilor, acarii și revizorii de ace trebuie să constate:

- a) care linii sunt libere și care sunt ocupate;
- b) dacă toate mărcile de siguranță ale liniilor pe care nu se manevrează sunt libere;

c) dacă în zona lor de activitate, vehiculele feroviare cu care nu se manevrează sunt asigurate contra fugirii;

d) dacă situația saboajilor de mână de pe teren corespunde cu cea de pe rastel.

Art. 22. - Orice neajuns constatat cu ocazia verificării funcționării aparatelor de cale, a instalațiilor SCB, TC și IFTE, trebuie înscris în registrul de comenzi al postului și raportat imediat către IDM dispozitor, care înscrie neajunsul în RRLISC și avizează personalul de întreținere pentru remediere.

Art. 23. - **(1)** Înainte de luarea serviciului în primire, IDM trebuie să facă verificarea funcționării instalațiilor SCB, TC și IFTE aflate în biroul de mișcare, să verifice pe teren posturile de macazuri și de barieră din incinta stației, precum și starea liniilor de circulație.

(2) La verificarea stării de funcționare a instalațiilor SCB, TC și IFTE aflate în biroul de mișcare, IDM trebuie să constate:

a) existența și integritatea sigiliilor de control prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalației respective;

b) dacă există indicații optice și/sau acustice care semnalizează conform instrucției de manipulare funcționarea corectă, existența unor deranjamente sau alte situații de pericol;

c) funcționarea aparatelor de cale centralizate prin instalațiile CED sau CE de la liniile de circulație, prin manevrare individuală, iar dacă acestea sunt cuprinse în parcursurile executate și neconsumate, verificarea lor se face după consumarea parcursurilor respective.

(3) La verificarea pe teren a stării liniilor de circulație, IDM trebuie să constate:

a) care linii sunt libere și care sunt ocupate;

b) dacă toate mărcile de siguranță ale liniilor pe care nu se manevrează sunt libere;

c) dacă vagoanele cu care nu se manevrează sunt asigurate contra fugirii;

d) dacă situația saboajilor de mână aflați pe teren corespunde cu cea de pe rastel.

(4) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, IDM dispozitor verifică în plus, dacă indicațiile de pe luminoschemă sau de pe display privind starea de ocupare a liniilor de circulație și de primire-expediere, corespund cu situația de pe teren.

(5) La verificarea posturilor de macazuri și de barieră din incinta stației, IDM trebuie să constate pe teren:

a) prezența și starea personalului la post;

b) existența și integritatea sigiliilor de control la aparatele SCB și TC din cabină, prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalației respective;

c) starea aparatelor de cale de pe liniile de circulație.

(6) După verificarea posturilor de macazuri și de barieră, IDM este obligat:

a) să ia la cunoștință neajunsurile înscrise de acar, revizorul de ace sau păzitorul de barieră în condica de comenzi a postului respectiv;

b) să înscrie în condica de comenzi a fiecărui post de macazuri și de barieră, rezultatul verificării și să consemneze neajunsurile constatate personal.

(7) În stațiile în care lucrează mai mulți IDM în aceeași tură, aceștia efectuează verificările prevăzute la alin. (1), conform repartizării stabilite în PTE. Rezultatul verificării se va consemna în registrul de comenzi al postului verificat de către fiecare IDM. Neajunsurile constatate se raportează de la ultimul post verificat, către IDM dispozitor.

(8) IDM dispozitor înscrie în RRLISC rezultatul verificării proprii, precum și constatările raportate de către personalul din subordine privind lipsurile sau defecțiunile care periclitează siguranța circulației, precum și dacă la manipularea aparatelor de cale și a instalațiilor se constată că nu se mai pot executa sau transmite comenzi. Constatările înscrise în RRLISC trebuie să fie avizate imediat de către IDM dispozitor, personalului de întreținere precum și șefului de stație, care trebuie să urmărească remedierea lor. În cazul în care neajunsurile constatate afectează circulația trenurilor, IDM dispozitor avizează verbal și operatorul de circulație. Până la înlăturarea lipsurilor sau defecțiunilor care periclitează siguranța circulației, activitatea se desfășoară, conform reglementărilor specifice acestor cazuri, stabilite în PTE și în instrucțiunile pentru manipularea instalațiilor.

(9) IDM este obligat să ia la cunoștință înscrisurile anterioare făcute în RRLISC, referitoare la neajunsurile neremediate care influențează efectuarea circulației trenurilor și a manevrei și să urmărească remedierea acestora.

Art. 24. - La posturile ajutoare de mișcare, posturile de macazuri și de barieră din linie curentă, verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale și a instalațiilor SCB, TC și IFTE se face de către personalul care deservește aceste posturi. Rezultatul verificării se înregistrează în registrul de comenzi al postului respectiv și se transmite telefonic cu număr și oră către IDM dispozitor din stația de care aparține postul.

Art. 25. - La termenele stabilite de administratorul infrastructurii feroviare, șeful stației verifică starea de funcționare a aparatelor de cale și a instalațiilor, precum și starea construcțiilor din stație, de la posturile de barieră și de macazuri din linie curentă și de la posturile ajutoare de mișcare, afiliate stației. Efectuarea și rezultatul verificării se consemnează în registrele sau condicile posturilor, iar constatările privind eventualele lipsuri sau defecțiuni se înscriu în RRLISC și se aduc imediat la cunoștință personalului de întreținere.

SECȚIUNEA a 6-a

Controlul stării tehnice a aparatelor de cale, a liniilor și a instalațiilor de siguranța circulației

Art. 26. - Șeful stației efectuează controlul stării tehnice a aparatelor de cale, liniilor și instalațiilor de siguranța circulației, astfel:

- a) lunar, în comisie cu șefii subunităților de întreținere a liniilor și instalațiilor, efectuează controlul stării tehnice a aparatelor de cale și a elementelor din instalațiile de siguranță care asigură manevrarea, zăvorârea și asigurarea acestora, după cum urmează:
 - aparatele de cale din linie curentă și cele aflate pe liniile de primire-expediere din stație, care aparțin infrastructurii feroviare publice;
 - aparatele de cale amplasate pe infrastructura feroviară privată peste care se efectuează parcursuri de circulație, precum și aparatele de cale și sabotii de deraiere care acoperă parcursurile de circulație;
 - frânele de cale și aparatele de cale aferente instalațiilor de mecanizare și automatizare a cocoșei de triere, caz în care la controlul stării tehnice, în comisie participă și reprezentantul operatorului de transport feroviar care utilizează aceste instalații.
- b) trimestrial, în comisie cu șefii subunităților de întreținere a liniilor și instalațiilor, efectuează controlul stării tehnice a liniilor din stație care nu sunt afectate primirii-expedierii trenurilor și care aparțin infrastructurii feroviare publice sau private, a aparatelor de cale de pe aceste linii, a instalațiilor SCB din grupele de manevră, precum și a altor linii ale infrastructurii feroviare private aparținând administratorului infrastructurii feroviare publice sau operatorilor de transport feroviar. În cazul controlului stării tehnice a liniilor infrastructurii feroviare private aparținând unui operator de transport feroviar, comisia se completează și cu un reprezentant al operatorului de transport feroviar.

Art. 27. -(1) Pe liniile ferate industriale – denumite în continuare LFI - verificarea stării tehnice a liniei, a aparatelor de cale și a instalațiilor de siguranță aferente desfășurării operațiunilor de transport feroviar se face lunar, în cazul circulației trenurilor, și trimestrial în cazul manevrei și expedierii de trenuri sau convoaie de manevră, de către comisie compusă din:

- a) responsabilul cu siguranța circulației din partea proprietarului sau a chiriașului LFI;
- b) un reprezentant de specialitate privind verificarea stării tehnice a LFI din partea proprietarului sau a chiriașului LFI, dacă acesta există;
- c) un reprezentant al furnizorului feroviar autorizat, atunci când întreținerea, repararea și verificarea tehnică a LFI sunt efectuate de către acesta pe bază de contract.

(2) Comisia poate fi completată și cu alți membri, respectiv un reprezentant al operatorului de transport și/sau manevră feroviară care după caz asigură înscrierea în parc a vagoanelor

proprietarului de LFI, preluarea vagoanelor, efectuarea transportului sau a manevrei, numai la solicitarea scrisă a operatorului feroviar.

Art. 28. - Constatările făcute de comisie cu ocazia verificării și termenele la care acestea trebuie eliminate defectele, eventualele condiții restrictive pentru circulație, manevră sau acces pe LFI, precum și responsabilii pentru executarea măsurilor stabilite se consemnează astfel:

- a) în RRLISC pentru cazurile prevăzute la art. 27 alin. (1) lit. a) și lit. b);
- b) într-un proces verbal de constatare pentru cazul prevăzut la art. 27 alin. (2), care se repartizează în câte un exemplar fiecărui membru al comisiei, iar eventualele condiții restrictive pentru circulație, manevră sau acces pe LFI se înscriu de către responsabilul cu siguranța circulației al LFI în:
 - b1) RRLISC de la stația care deservește LFI în cazul în care activitatea pe LFI nu este coordonată de IDM;
 - b2) RRLISC de la IDM care coordonează activitatea pe LFI; acesta transmite în scris aceste consemnări către IDM dispozitor din stația care deservește LFI.

Art. 29. - Responsabilii stabiliți pentru executarea măsurilor consemnate în RRLISC sau în procesul verbal de constatare răspund de remedierea defectelor constatate la termenele fixate.

SECȚIUNEA a 7-a

Revizuirea macazurilor

Art. 30. – (1) Revizuirea macazurilor se face în cazurile prevăzute în prezentul regulament.

(2) Revizuirea macazurilor dintr-un parcurs, precum și a macazurilor și saboților de deraiere care acoperă un parcurs, constă în verificarea vizuală a următoarelor:

- a) dacă macazurile și saboții de deraiere au fost manipulate/manipulați în poziție corespunzătoare parcursului și dacă pentru fiecare macaz acul este lipit de contraac și macazul este asigurat;
- b) dacă există cauze sau condiții care pun în pericol circulația sau manevra vehiculelor feroviare peste macaz, precum:
 - defecte vizibile și/sau elemente lipsă;
 - corpuri străine între sau pe elementele constructive.

SECȚIUNEA a 8-a

Desigilarea și sigilarea instalațiilor SCB, TC și IFTE

Art. 31. - (1) Instalațiile SCB care realizează dependențe funcționale de siguranța circulației trebuie să fie închise și sigilate. Ruperea sigiliilor de la instalațiile SCB, TC și/sau IFTE se poate face după caz, de către:

- a) personalul care asigură întreținerea și repararea instalațiilor;
- b) personalul care manipulează instalațiile - numai în cazurile și pentru sigiliile prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalației.

(2) Personalul prevăzut la alin. (1) are obligația ca înainte de ruperea sigiliilor să înregistreze această operație în RRLISC.

(3) Desigilarea instalațiilor de către personalul care le manipulează se poate face în următoarele situații:

- a) în caz de nefuncționare a instalațiilor SCB, TC și IFTE, anumite sigilii prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalației respective pot fi rupte de către IDM dispozitor sau de către agentul care manipulează aceste instalații din ordinul scris al IDM dispozitor, numai după consemnarea în RRLISC. Ruperea sigiliilor se avizează imediat personalului care asigură întreținerea și repararea instalațiilor;
 - b) din dispoziția scrisă, transmisă cu număr și oră de către dispecerul energetic feroviar, pentru deschiderea sau închiderea separatoarelor liniei de contact;
 - c) în cazul în care personalul de întreținere a instalațiilor solicită în scris acest lucru.
- (4) După desigilarea și manipularea instalației conform instrucțiunilor de manipulare se

procedează astfel:

- a) în cazul în care se constată că instalația funcționează corespunzător, aceasta se sigilează cu sigiliile stației și se avizează personalul de întreținere a instalațiilor. Sigilarea trebuie consemnată imediat în RRLISC;
 - b) în cazul în care se constată că instalația nu funcționează corespunzător și deranjamentul persistă, IDM avizează imediat pe șeful stației și pe operatorul de circulație, după care execută serviciul conform situației create, cu respectarea prevederilor din reglementările specifice, din instrucțiunile de manipulare a instalațiilor și din PTE.
- (5) Pentru integritatea sigiliilor prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalației respective răspunde personalul de serviciu care utilizează aceste instalații.

SECȚIUNEA a 9-a

Executarea lucrărilor la instalațiile SCB, TC și IFTE

Art. 32. - (1) În cazul defectării sau scoaterii din funcțiune a instalațiilor SCB, TC și IFTE, IDM este obligat să avizeze pe șeful stației care va lua măsuri de organizare și supraveghere a activității de circulație a trenurilor și de manevră a vehiculelor feroviare. În situația în care instalațiile sunt utilizate/manipulate de către personal aparținând operatorilor de transport feroviar sau operatorului de manevră feroviară, măsurile de organizare și supraveghere a activității se iau de către reprezentantul operatorului care are în subordine personalul ce manipulează aceste instalații, cu avizul șefului de stație.

(2) Se interzice efectuarea lucrărilor de modificare, mutare, reparare, verificare sau de înlocuire a instalațiilor SCB, TC și IFTE, precum și a altor lucrări care ar provoca scoaterea lor temporară din funcțiune, înainte de înregistrarea operațiilor respective în RRLISC și fără încuviințarea IDM dispozitor.

(3) Încuviințarea pentru executarea lucrărilor la instalațiile SCB, TC și IFTE se dă, în scris, de către IDM dispozitor cu notarea orei de la care se încuviințează începerea lucrării, după luarea la cunoștință sub semnătură a înscrierii făcute de personalul de întreținere, în RRLISC.

(4) Posturile îndepărtate de biroul de mișcare, deservite de IDM și posturile înzestrate cu masă de manevră sau instalație de *comandă automată a macazurilor* - denumită în continuare CAM - deservite de agenți, pot fi dotate cu RRLISC; prevederi de amănunt privind ruperea sigiliilor, scoaterea din funcțiune și executarea lucrărilor la instalațiile SCB, TC sau IFTE în stațiile în care se folosesc mai multe RRLISC, se stabilesc în PTE.

(5) Personalul SCB, TC și IFTE care efectuează lucrări în raza de activitate a posturilor menționate la alin. (4), face înscrierile corespunzătoare executării lucrărilor în RRLISC, iar IDM sau agentul care manipulează instalația respectivă le transmite cu număr și oră către IDM dispozitor, în vederea încuviințării executării lucrărilor și respectării măsurilor impuse de situație.

(6) În toate cazurile în care urmează să se execute lucrări la posturile sau instalațiile exterioare, IDM dispozitor trebuie să dea dispoziție scrisă personalului care deservește aceste posturi precizând că s-a încuviințat executarea lucrărilor, intervalul de timp al executării acestora și condițiile stabilite pentru efectuarea circulației trenurilor și a manevrei vehiculelor feroviare. Personalul care deservește aceste posturi nu trebuie să admită executarea lucrărilor la aparatele de cale și la instalațiile SCB, TC și IFTE din raza postului, fără dispoziția scrisă a IDM dispozitor.

(7) După terminarea lucrărilor, personalul care deservește posturile trebuie să verifice, în prezența personalului care a executat lucrările, integritatea aparatelor de cale și a instalațiilor SCB, TC sau IFTE și să se convingă că acestea funcționează corespunzător și sunt sigilate, după care raportează starea lor către IDM dispozitor.

(8) În intervalul de timp cât se lucrează la instalațiile SCB, TC și IFTE, circulația trenurilor și executarea manevrei se face cu respectarea înscrierilor făcute, după caz de personalul SCB, TC și IFTE în RRLISC, cât și a reglementărilor specifice în vigoare. Răspunzător pentru înscrierile făcute în RRLISC este personalul SCB, TC și IFTE, după caz, iar pentru respectarea

acestor înscrieri, IDM dispozitor sau personalul care deservește postul respectiv.

(9) În cazul în care, potrivit înscrierilor făcute de personalul SCB și IFTE, parcursurile de circulație și manevră se execută numai după primirea consimțământului dat în scris de către acesta, comanda se poate executa de către IDM dispozitor sau agentul postului, numai după primirea consimțământului scris.

(10) Personalul care execută lucrări va fi avizat de către IDM dispozitor sau agentul postului, cu suficient timp înainte, pentru asigurarea condițiilor necesare executării parcursurilor de circulație sau manevră și pentru înscrierea consimțământului.

(11) Consimțământul scris se dă de către personalul care execută lucrări, după caz, în:

- a) registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare;
- b) condica de comenzi a postului de macazuri sau de barieră, în cazul în care lucrările se execută în zona de activitate a postului respectiv; înscrierile se transmit către IDM dispozitor cu număr și oră de către personalul postului;
- c) condica portativă a stației, în cazul în care lucrările se execută, după caz, la instalațiile SCB, TC și IFTE aflate în afara zonei de activitate a biroului de mișcare, a posturilor de macazuri sau de barieră.

(12) Consimțământul scris dat în condica portativă a stației se transmite prin instalațiile TC, cu număr și oră, către IDM dispozitor. IDM dispozitor înregistrează consimțământul pentru executarea parcursurii în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

(13) IDM consemnează în RRLISC predarea condicii portative către personalul care execută lucrări. În anumite situații, conducerea structurii regionale a administratorului infrastructurii feroviare poate aproba ca într-o stație să existe mai multe condici portative, caz în care predarea condicii portative se poate face de către un alt agent al administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare. Prevederi de amănunt se stabilesc în PTE.

(14) După terminarea lucrărilor pe teren, personalul care a executat lucrarea înscrie data și ora terminării lucrărilor, precum și eventualele condiții pentru efectuarea circulației trenurilor și a manevrei, după caz, în:

- a) RRLISC de la IDM dispozitor;
- b) RRLISC de la posturile exterioare dotate cu astfel de registre;
- c) condica de comenzi a postului;
- d) condica portativă.

(15) Înscrierea referitoare la terminarea lucrărilor și eventualele condiții privind circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare se transmite prin instalații TC de către agenții posturilor către IDM dispozitor sau de către personalul care a executat lucrarea, direct către IDM dispozitor, prin instalațiile TC, cu număr și oră. IDM dispozitor consemnează în RRLISC înscrierea transmisă, confirmând primirea cu număr, oră și semnătură.

(16) După terminarea lucrărilor la postul exterior, personalul care a executat lucrările este obligat să înapoieze condica portativă, după caz, către IDM dispozitor sau către agentul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, care i-a înmănat-o. Personalul care a executat lucrările verifică dacă înscrierea din RRLISC privind terminarea acestora, corespunde cu comunicarea făcută de pe teren, iar în caz de neconcordanță face corecturile și completările necesare, printr-un nou înscris în RRLISC, după care semnează și menționează ora.

Art. 33. - (1) Scoaterea din funcțiune a *blocului de linie automat* - denumit în continuare BLA - se face numai de către personalul de întreținere SCB. Comunicarea scoaterii din funcțiune sau a restabilirii funcționării acestuia se transmite de către personalul de întreținere SCB și de pe teren, prin mijloacele TC existente, după înscrierea în condica portativă sau după deplasarea acestuia la una din stații, în scris, cu număr și oră, către fiecare dintre IDM dispozitori din stațiile vecine, conform instrucțiunilor de manipulare a instalațiilor SCB.

(2) Instalația BLA se consideră repusă în funcțiune numai după ce:

- a) IDM dispozitor a primit de la personalul SCB comunicarea de repunere în funcțiune a BLA;
- b) IDM dispozitor a efectuat probele de funcționare a BLA cu stația vecină;
- c) instalația de centralizare dă indicații de control asupra bunei funcționări a BLA,

conform instrucțiunilor de manipulare a instalației.

(3) În situația în care în linie curentă se execută lucrări de intervenție sau revizie fără scoaterea din funcțiune a instalațiilor BLA, terminarea lucrărilor se poate înscrie și în RRLISC din stația vecină, iar IDM dispozitor transmite conținutul acestei înscrieri, prin telefonogramă cu număr și oră din RRLISC, către IDM dispozitor din stația în care s-a făcut înscrierea începerii lucrării.

Art. 34. - (1) Începerea, terminarea lucrărilor și repunerea în funcțiune a instalațiilor de siguranța circulației la posturile exterioare din incinta stației se transmit către IDM printr-o telefonogramă, care se înscrie în condica de comenzi a postului sau în condica portativă, de către personalul ce execută lucrarea și se înregistrează de către IDM în RRLISC.

(2) În toate cazurile, după terminarea lucrărilor, înainte de repunerea în funcțiune a instalațiilor SCB, TC și IFTE, trebuie să se facă verificarea și proba funcționării acestora cu acordul și sub supravegherea IDM dispozitor sau, după caz, a personalului de serviciu care le utilizează, a operatorului de circulație în cazul secțiilor cu conducere centralizată a circulației trenurilor sau a dispecerului în cazul secțiilor de circulație cu instalație dispecer.

SECȚIUNEA a 10-a

Poziția normală a macazurilor și a saboților de deraiere

Art. 35. - (1) Macazurile *aparaturilor de cale* - denumite în continuare macazuri - amplasate pe liniile de primire-expediere, în linie curentă, precum și macazurile de acoperire, trebuie să se afle în poziție normală.

(2) Poziția normală a macazurilor este:

- a) pe directă, în cazul macazurilor din incinta stației aflate pe linie directă, atât pe cale simplă, cât și pe cale dublă, precum și a celor aflate în linie curentă;
- b) spre linia de evitare sau de scăpare, în cazul macazurilor care dau acces la aceste linii;
- c) în poziția stabilită prin PTE, pentru celelalte macazuri.

(3) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE manipularea macazurilor în poziție normală nu este obligatorie, cu excepția macazurilor care dau acces spre linii de evitare sau de scăpare și a căror poziție normală este spre aceste linii.

(4) De regulă, toate macazurile din stație trebuie să dea acces la linie liberă, cu excepția celor centralizate din stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE. Poziția normală a macazurilor se stabilește în PTE.

(5) Macazurile pot fi manipulate din poziția lor normală în altă poziție pentru:

- a) primirea și expedierea trenurilor;
- b) executarea manevrei;
- c) curățarea, verificarea, revizia sau repararea acestora;
- d) interzicerea accesului la liniile închise sau ocupate.

(6) Poziția normală a sabotului de deraiere este "așezat pe șină". Manipularea în poziția "răsturnat de pe șină" este admisă numai atunci când se execută un parcurs de manevră, precum și la lucrările de întreținere sau revizie.

CAPITOLUL III

ORDINUL DE CIRCULAȚIE ȘI DOCUMENTELE ÎNSOȚITOARE ALE TRENULUI

SECȚIUNEA I

Ordinul de circulație

Art. 36. - (1) Ordinul de circulație este un formular tipizat și înseriat, prin care se aduc în scris, la cunoștința mecanicului și după caz, conducătorului manevrei, condiții în legătură cu circulația trenurilor și/sau executarea manevrei. Ordinul de circulație se întocmește, de regulă, în două exemplare, prin calchiere, completându-se citeț cu cerneală sau cu pasta albastră/neagră,

fără modificări sau corecturi având ștampila subunității emitente și semnătura întocmitorului. Înmânarea ordinului de circulație se face după semnarea de către primitor a duplicatului - exemplar care rămâne la carnet.

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

(3) În ordinul de circulație emis într-o stație în care trenul, din cauza întârzierii, circulă dintr-o zi în altă zi, se menționează data reală de plecare precedată de data în care trebuia să plece trenul.

(4) Cazurile în care se înmânează mecanicului ordin de circulație sunt prevăzute în Anexa 1.

Art. 37. - (1) Ordinul de circulație se întocmește de către:

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

(2) Restricțiile de viteză precum și alte condiții de circulație transmise întocmitorului de către IDM dispozitor sau de către IDM localist din ordinul IDM dispozitor, se trec direct în ordinul de circulație, după care întocmitorul repetă întregul conținut pentru colajonare.

(3) În stațiile în care evidența restricțiilor de viteză se ține și la posturile exterioare deservite de IDM, aceștia înscriu în ordinul de circulație restricțiile de viteză existente pe tabla de restricții. Ordinul de circulație se completează, când este cazul și cu alte mențiuni transmise telefonic de către IDM dispozitor sau de către IDM localist.

(4) În ordinul de circulație întocmit pentru trenurile de călători se înscriu toate condițiile de circulație care trebuie aduse la cunoștința mecanicului, până la prima stație în care trenul are oprire, conform mersului.

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

(6) Ori de câte ori este necesar să se aducă în scris, în stațiile din parcurs, la cunoștința mecanicului sau conducătorilor vehiculelor fără motor alte condiții de circulație, iar aceștia sunt deja în posesia unui ordin de circulație din care nu s-au consumat toate condițiile înscrise, trebuie să se emită un nou ordin de circulație în care se precizează toate condițiile de circulație. În acest caz, ordinul emis anterior se retrage și se atașează la duplicatul noului ordin de circulație emis.

(7) În cazul opririi unui tren într-o stație în care nu este prevăzută oprirea, ordinul de circulație nu se retrage și rămâne valabil, în continuare, în următoarele cazuri:

- a) atunci când condițiile de circulație nu se schimbă până la stația în care trenul urmează să oprească;
- b) atunci când se emite un alt ordin de circulație, în care s-au înscris condiții de circulație și manevră cu caracter local, care își pierde valabilitatea după plecarea trenului din stația respectivă.

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

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

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

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

(12) Pentru trenurile cu șef de tren oprite în linie curentă, ordinul de circulație se întocmește și se înmânează, atunci când este cazul, de către șeful de tren din ordinul IDM sau din proprie inițiativă, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare; prin *șef de tren* se înțelege și șeful de manevră de secție.

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

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

SECȚIUNEA a 2-a

Documentele însoțitoare ale trenului

Art. 38. - Fiecare tren trebuie să fie însoțit de următoarele documente:

- a) foaia de parcurs a locomotivei;
- b) arătarea vagoanelor trenului;
- c) nota de repartizare a frânelor de mână - numai pentru trenurile de marfă sau mixte;
- d) documentele de transport ale vehiculelor feroviare din compunerea trenului, conform reglementărilor specifice.

Art. 39. - (1) Foaia de parcurs a locomotivei se emite de către personal de specialitate - de regulă șef de tură de la comanda personalului de locomotivă - aparținând operatorului de transport feroviar sau operatorului economic care exploatează vehiculul feroviar motor, se completează fără ștersături și corecturi și se manipulează după caz, de către:

- a) IDM;
- b) șeful de tren;
- c) revizorul tehnic de vagoane;
- d) mecanic;
- e) alt agent din dispoziția IDM;
- f) agentul postului de control.

(2) Reglementările privind completarea foi de parcurs și îndatoririle personalului de la alin. (1), lit. a), b), e) și f) în legătură cu aceasta, sunt prevăzute în Anexa 2.

(3) Datele consemnate în foaia de parcurs se certifică prin semnătură de către agentul care efectuează înscrierea și prin aplicarea ștampilei, în cazul în care aceasta există.

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

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

Art. 40. - (1) Arătarea vagoanelor trenului se întocmește de către personalul autorizat care pregătește trenul sau grupul de vagoane, în vederea expedierii.

(2) Arătarea vagoanelor trenului se completează cu toate datele cerute de formular, prin calchieră, fără ștersături și corecturi. Eventualele înregistrări greșite se anulează cu o linie. Originalul arătării însoțește trenul. Operatorul de transport feroviar poate întocmi mai multe copii în conformitate cu instrucțiunile proprii de lucru, o copie fiind reținută de către IDM.

(3) Odată cu întocmirea arătării vagoanelor trenului, personalul întocmitor trebuie să manipuleze mânerul schimbătoarelor de regim gol-încărcat în poziția corespunzătoare și să înscrie pe arătarea vagoanelor masa frânată a fiecărui vehicul feroviar, conform poziției mânerului schimbătorului de regim gol-încărcat.

(4) În arătarea vagoanelor trenului, personalul operatorului de transport feroviar încercuiește valoarea masei frânate a vehiculelor feroviare cu frână automată defectă sau izolată și valoarea masei frânate a vehiculelor feroviare cu frână de mână defectă sau izolată, menționate în formularul „Nota de frâne”- Anexa 5. Aceste valori nu se iau în calculul masei frânate real pentru circulația trenului și în calculul masei frânate real pentru menținerea trenului pe loc.

(5) Pentru vagoanele de călători menționate în formularul „Nota de frâne” cu indicația „50 %”, în calculul masei frânate real pentru circulația trenului se ia 50 % din masa frânată înscrisă pe vagonul respectiv.

(6) Formularul „Nota de frâne” se întocmește de către revizorul tehnic de vagoane, iar în stația fără revizor tehnic de vagoane, de către un agent autorizat să execute proba frânei aparținând operatorului de transport feroviar, conform reglementărilor specifice în vigoare. IDM avizează mecanicul prin ordin de circulație, că în compunerea trenului sunt vagoane cu saboți din materiale compozite tip K sau L-L, vagoane cu frână nemoderabile la slăbire, vagoane cu frâne cu disc și/sau vagoane cu roți mici pentru transportul autotrenurilor rutiere conform mențiunilor din „Nota de frâne”.

(7) Personalul operatorului de transport feroviar calculează și înscrie în arătarea vagoanelor trenului, certificând sub semnătură următoarele:

- a) lungimea trenului și numărul de osii;
- b) tonajul trenului - net și brut;
- c) masa necesară de frânat automat și de menținere pe loc cu frâne de mână;
- d) masa reală frânată automat și de menținere pe loc cu frâne de mână.

Formularul arătarea vagoanelor trenului trebuie prevăzut cu rubricile necesare consemnării acestor date.

(8) Înainte de expedierea trenului, IDM este obligat să verifice, folosind datele înscrise în arătarea vagoanelor trenului, dacă:

- a) tonajul și lungimea trenului sunt mai mici sau cel mult egale cu cele prevăzute în livretul cu mersul trenurilor;
- b) masa reală frânată automat este mai mare sau cel puțin egală cu masa necesară de frânat automat;
- c) masa reală de menținere pe loc cu frâne de mână este mai mare sau cel puțin egală cu masa necesară de menținere pe loc cu frâne de mână.

Pentru calculul masei necesare de frânat automat se utilizează procentul de frânare înscris în livretul cu mersul trenurilor, iar pentru calculul masei necesare de menținere pe loc a trenului se utilizează Anexa 6.

După verificarea arătării vagoanelor trenului IDM certifică aceasta prin semnătură și ștampila postului, pe fiecare exemplar al arătării și completează *Nota de repartizare a frânelor de mână* - Anexa 7.

(9) Operațiunile de la alin. (8) se vor efectua în:

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

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

Art. 41. - Nota de repartizare a frânelor de mână se completează de către IDM, înainte de expedierea trenului și se înmânează șefului de tren sau mecanicului locomotivei care remorcă trenul în cazul în care trenul nu este deservit de șef de tren, pentru a se putea strânge frânele de mână necesare menținerii pe loc; în cazul trenurilor cu multiplă tracțiune și fără șef de tren, nota de repartizare a frânelor de mână se predă mecanicului locomotivei din capul trenului.

Art. 42. - **(1)** La trenurile deservite de șef de tren, originalul arătării vagoanelor și după caz pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului, se predau acestuia.

(2) La trenurile de marfă fără șef de tren, originalul arătării vagoanelor și, dacă există, pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului se sigilează și se predă mecanicului, fără semnătură de primire, iar în cazul trenurilor cu multiplă tracțiune și fără șef de tren, acestea se predau mecanicului locomotivei din capul trenului.

(3) Mecanicul de la trenurile de marfă care nu sunt deservite de șef de tren, nu va pleca cu trenul din stație dacă nu se află în posesia arătării vagoanelor și a pachetului cu documente.

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

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

Reguli generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei

Art. 43. - **(1)** Manevra este operația de mișcare a vehiculelor feroviare pe aceeași linie sau de pe o linie pe alta.

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

(3) Operațiile de manevră se execută de regulă, de către partidele de manevră sau de tren. Personalul și modul în care se execută manevra se stabilește în PTE.

(4) Manevra care se efectuează pe liniile stației cu partide de manevră aparținând operatorilor de transport feroviar, având ca subunitate de domiciliu stația respectivă, se execută după un plan de manevră întocmit la solicitarea scrisă a operatorului de transport feroviar interesat, de către IDM dispozitor și transmis verbal de către acesta sau de către IDM exterior. În anumite stații cu activitate importantă de manevră, stabilite de administratorul infrastructurii feroviare publice, la solicitarea unui operator de transport feroviar, planul de manevră se poate întocmi și transmite de către personalul operatorului de transport feroviar având funcția de IDM exterior sau operator de manevră; prevederi de amănunt pentru acest caz se stabilesc în PTE.

b) în stațiile din parcurs în care este prevăzută oprirea trenului, în cazul în care se modifică compunerea trenului sau în cazul în care în mod accidental în stația respectivă s-a efectuat izolarea frânei automate la unul sau mai multe vagoane din compunerea trenului;

c) în prima stație din parcurs, chiar dacă trenul nu are prevăzută oprire, în cazul în care în mod accidental în linie curentă, s-a efectuat izolarea frânei automate la unul sau mai multe vagoane din compunerea trenului.

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

Art. 41. - Nota de repartizare a frânelor de mână se completează de către IDM, înainte de expedierea trenului și se înmânează șefului de tren sau mecanicului locomotivei care remorcă trenul în cazul în care trenul nu este deservit de șef de tren, pentru a se putea strânge frânele de mână necesare menținerii pe loc; în cazul trenurilor cu multiplă tracțiune și fără șef de tren, nota de repartizare a frânelor de mână se predă mecanicului locomotivei din capul trenului.

Art. 42. - (1) La trenurile deservite de șef de tren, originalul arătării vagoanelor și după caz pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului, se predau acestuia.

(2) La trenurile de marfă fără șef de tren, originalul arătării vagoanelor și, dacă există, pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului se sigilează și se predă mecanicului, fără semnătură de primire, iar în cazul trenurilor cu multiplă tracțiune și fără șef de tren, acestea se predau mecanicului locomotivei din capul trenului.

(3) Mecanicul de la trenurile de marfă care nu sunt deservite de șef de tren, nu va pleca cu trenul din stație dacă nu se află în posesia arătării vagoanelor și a pachetului cu documente.

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

PARTEA A II - A

EXECUTAREA MANEVIREI ȘI COMPUNEREA TRENURILOR

CAPITOLUL I

EXECUTAREA MANEVIREI

SECȚIUNEA I

Reguli generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei

Art. 43. - (1) Manevra este operația de mișcare a vehiculelor feroviare pe aceeași linie sau de pe o linie pe alta.

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

(3) Operațiile de manevră se execută de regulă, de către partidele de manevră sau de tren. Personalul și modul în care se execută manevra se stabilește în PTE.

(4) Manevra care se efectuează pe liniile stației cu partide de manevră aparținând operatorilor de transport feroviar, având ca subunitate de domiciliu stația respectivă, se execută după un plan de manevră întocmit la solicitarea scrisă a operatorului de transport feroviar interesat, de către IDM dispozitor și transmis verbal de către acesta sau de către IDM exterior. În anumite stații cu activitate importantă de manevră, stabilite de administratorul infrastructurii feroviare publice, la solicitarea unui operator de transport feroviar, planul de manevră se poate întocmi și transmite de către personalul operatorului de transport feroviar având funcția de IDM exterior sau operator de manevră; prevederi de amănunt pentru acest caz se stabilesc în PTE.

(5) Manevra care se efectuează pe liniile stației cu partide de manevră de secție, aparținând operatorilor de transport feroviar, având ca subunitate de domiciliu altă stație sau cu partide de tren, precum și manevra efectuată de un operator de manevră feroviară, se execută după un plan de manevră întocmit în scris, în două exemplare, de către IDM, la solicitarea scrisă a reprezentantului operatorului de manevră feroviară sau operatorului de transport feroviar care urmează să efectueze manevra. Pentru întocmirea planului de manevră scris, se utilizează formularul din Anexa 9; unicatul se înmânează conducătorului manevrei, care semnează de primire pe copia rămasă la carnet, după care conducătorul manevrei aduce conținutul acestuia la cunoștința personalului ce execută manevra, înainte de începerea manevrei.

(6) Manevra pentru ducerea/aducerea garniturilor de călători între grupa liniilor de primire-expediere și grupa tehnică, precum și manevra cu locomotiva izolată în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE se efectuează din ordinul verbal al IDM. Prin locomotivă izolată, în contextul prezentului regulament, se înțelege și locomotiva cu un singur vagon - WIT, poștă sau de bagaje.

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

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

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

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

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

(11) În cazuri excepționale, pentru scoaterea dintr-un tren a vagoanelor care pun în pericol siguranța circulației, în situația în care trenul nu este deservit de partidă de tren sau în stație nu există partidă de manevră aparținând operatorului de transport feroviar care asigură remorcarea trenului, manevra se poate executa numai de către conducătorul manevrei - IDM sau șef stație -, al doilea agent al trenului și mecanic. În acest caz, mișcările de manevră se pot executa numai prin tragere sau împingere, cu respectarea regulilor generale privind organizarea, conducerea și executarea manevrei în stația respectivă; modificarea și/sau completarea arătării vagoanelor trenului se face de către conducătorul manevrei.

Art. 44. - (1) Înainte de începerea manevrei, conducătorul manevrei ia legătura personal cu mecanicul locomotivei, pentru identificare.

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

- a) ordinea operațiilor de manevră;
- b) slăbirea frânelor de mână, scoaterea saboților de mână și înlăturarea eventualelor obstacole de la roțile vagoanelor care urmează să fie manevrate;
- c) verificarea asigurării gabaritului de liberă trecere;
- d) avizarea personalului care lucrează: la linie, la instalații SCB, TC și IFTE, la intervenții sau reparații la vagoane, la încărcarea-descărcarea vagoanelor și solicitarea ridicării discurilor roșii care au servit la asigurarea operațiilor desfășurate la aceste linii;
- e) asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii în timpul și după terminarea mișcărilor de manevră;

- f) manipularea unor macazuri de către agenții din partida de manevră;
- g) verificarea vagoanelor în vederea constatării cazurilor de încărcătură deplasată;
- h) verificarea părților și accesoriilor mobile ale vagoanelor (uși, țepușe, clape, pereți, capace) astfel încât acestea să nu depășească gabaritul CFR de vagon-de încărcare și să fie așezate în suporti, închise și asigurate;
- i) verificarea mijloacelor și rechizitelor ce servesc la fixarea/asigurarea și protejarea încărcăturii astfel încât acestea: să fixeze și să asigure încărcătura, să nu atârne și să nu depășească gabaritul CFR de vagon-de încărcare.

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

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

Art. 45. - (1) Înainte de darea semnalului de începere a manevrei, conducătorul manevrei trebuie să comunice personalului care manipulează macazurile, liniile la care se va manevra și să verifice personal sau prin raportări ale personalului din partida de manevră, dacă:

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

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

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

Art. 46. - (1) Conducătorul manevrei se postează astfel încât:

- a) să poată supraveghea întreaga zonă de manevră;
- b) să păstreze legătura cu personalul de manevră, de locomotivă, IDM, operatorul de manevră, revizori de ace și acari, prin mijloace de comunicare ca: semnale și comunicări verbale directe sau prin instalațiile TC;
- c) să poată comunica personalului cu care efectuează manevra și celui care manipulează

macazurile la manevră, liniile la care urmează să se manevreze.

(2) Mecanicul locomotivei care efectuează manevra pune locomotiva în mișcare numai în urma unui semnal primit din partea conducătorului de manevră, transmis direct sau printr-un agent din partida de manevră sau pe baza comunicării făcute de conducătorul de manevră prin radiotelefon sau megafon, cu precizarea numărului locomotivei. Prevederi de amănunt privind transmiterea comunicărilor de executare a manevrei prin radiotelefon sau megafon, se stabilesc în PTE.

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

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

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

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

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

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

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

(10) Depășirea limitei incintei stației de către convoiul de manevră sau numai de către locomotivă, este admisă pe baza dispoziției scrise a operatorului de circulație, care stabilește ora până la care este permisă manevra cu depășirea limitei incintei stației și pe baza căii libere obținute de către IDM dispozitor al stației în care se execută manevra, de la IDM dispozitor din stația vecină, utilizând formulele de cale liberă 1 și 10 adaptată acestui caz.

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

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

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

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

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

Art. 47. - (1) Liniile din stații se împart în zone de manevră, în funcție de situația locală. În fiecare zonă, manevra se execută numai cu o singură locomotivă.

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

manevră în alta, se stabilesc în PTE.

Art. 48. - În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE se admit mișcări de manevră cu locomotiva izolată, cu vagon de serviciu, cu vagon WIT, cu vagon poștă sau de bagaje fără conducător și partidă de manevră, pe baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase și a comunicărilor prin radiotelefon dintre IDM și mecanic.

Art. 49. - În stațiile situate pe secții de circulație cu profil nefavorabil la intrare - pantă mai mare de 15 % spre stație, pe distanța drumului de frânare față de semnalul de intrare - manevra din capătul dinspre pantă al stației se execută numai în intervalele libere de circulație, cu aprobarea scrisă a operatorului de circulație; în acest caz se stabilesc prevederi de amănunt în PTE.

Art. 50. - (1) Depășirea la manevră a semnalelor luminoase a căror indicație ordonă oprirea, cu indicație dubioasă sau stinse, precum și a semnalelor luminoase de manevră cu lumină albastră se admite numai în cazul în care:

- a) aceste semnale nu au parcursuri de manevră centralizate electrodinamic sau electronic;
- b) sunt defecte, scoase temporar din funcțiune sau nu se pot manipula;
- c) se face manevră unghiulară și nu se consumă integral parcursul executat inițial.

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

- a) semnalele care pot fi depășite în această situație;
- b) intervalul de timp în care se poate executa manevra în aceste condiții.

IDM dispozitor aduce la cunoștință conducătorului manevrei, verbal, conținutul ordinului de circulație.

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

Art. 51. - (1) Semnalele optice și acustice pentru efectuarea manevrei se dau de către conducătorul manevrei, cu instrumente portative, direct sau prin retransmitere de către personalul din partida de manevră, astfel încât personalul de locomotivă să le perceapă în mod neîndoielnic, chiar dacă este dotat cu radiotelefon.

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

SECȚIUNEA a 2-a

Manevra cu locomotiva

Art. 52. - (1) Manevra cu locomotiva se face prin tragere, împingere, îmbrâncire sau triere pe plan înclinat sau cocoasă de triere.

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

(3) Automotoarele pot manevra numai remorci de automotor.

Art. 53. - (1) Pentru executarea manevrei în condiții de siguranță, conducătorul manevrei este obligat să trimită un agent din partida de manevră cu instrumente portative de semnalizare, înaintea convoiului de manevră, la o distanță suficientă, pentru a observa dacă nu sunt oameni sau obstacole pe linie, în cazurile în care:

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

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

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

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

Art. 54. - (1) Vagoanele de călători se manevrează numai legate între ele și cu ușile închise; în cazul în care pentru efectuarea manevrei este necesară deschiderea anumitor uși, în vederea asigurării securității personalului care execută manevra, modul de efectuare a manevrei vagoanelor cu ușile deschise se stabilește în PTE.

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

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

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

Art. 55. - (1) Manevra vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile” se face numai prin tragere și împingere cu viteza de cel mult 10 km/h și cu respectarea următoarelor măsuri suplimentare:

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

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

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

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

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

Art. 56. - Manevra vagoanelor cu încărcătura așezată numai pe o parte - frontal sau longitudinal - se execută cu viteza de cel mult 5 km/h, numai prin tragere și împingere fără a se depăși aparatele de cale extreme ale stației, iar mecanicul va fi încunoștințat despre aceasta prin ordin de circulație.

Art. 57. - (1) În stațiile cu linii electrificate, vagoanele cu mărfuri pulverulente se încarcă/descarcă și pot staționa numai pe liniile stabilite în PTE, astfel încât să nu afecteze linia de contact.

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

Art. 58. - (1) Vagoanele transpuse se manevrează numai prin tragere și împingere, legate între ele și de locomotivă.

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

- a) după cuplarea vagoanelor manevrate, se trage întregul grup pe distanță de aproximativ 1 m; un agent stabilit de conducătorul manevrei verifică și confirmă acestuia de la locul cuplării, legarea vagoanelor și înzăvorârea cuplelor automate, după care dezleagă locomotiva;
- b) cuplarea vagoanelor aflate în mișcare cu cele în staționare se face cu viteza de cel mult 5 km/h; în cazul vagoanelor echipate cu cuplă automată, viteza de cuplare trebuie să fie cuprinsă între 3 și 5 km/h.

Art. 59. - (1) La manevra prin îmbrâncire trebuie îndeplinite următoarele condiții:

- a) să fie asigurată vizibilitatea pe porțiunea liniei unde se face manevră;
- b) vagoanele să fie legate între ele și să li se asigure oprirea cu frâne de mână sau saboți de mână, în spațiul rezervat manevrei;
- c) pe linii prevăzute cu saboți de deraiere trebuie să existe un grup de vagoane asigurat contra fugirii cu frâne de mână sau cu saboți de mână, iar oprirea vagoanelor îmbrâncite trebuie să fie asigurată cu frâne de mână manipulate de agenți.

(2) Se interzice îmbrâncirea vagoanelor în următoarele cazuri:

- a) peste treceri la nivel, cu excepția celor de tip B sau BAT închise;
- b) peste plăci turnante;
- c) peste bascule pod;
- d) când sunt ocupate cu oameni sau vietăți;
- e) când sunt încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile", cu elor lichid sau gaze lichefiate.

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

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

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

Art. 60. - (1) Se interzice trecerea peste cocoașă a următoarelor vehicule feroviare:

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

(2) Se interzice manevra prin îmbrâncire, precum și trecerea peste cocoașă sau plan înclinat

fără a fi legate de vehiculul feroviar motor care le manevrează, a următoarelor vehicule feroviare:

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

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

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

Pentru cazurile prevăzute la lit. a), lit b), lit. c), lit. d), lit. e), și lit. f) este interzisă reducerea vitezei sau oprirea cu saboți de mână sau cu frâne de cale.

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

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

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

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

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

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

Art. 61. - (1) Manevra vagoanelor cu alte mijloace decât locomotivele se face prin înțelegeri verbale, fără a se da semnale cu instrumente portative, respectându-se regulile generale privind protecția muncii precum și următoarele condiții și măsuri:

- a) se execută numai pe liniile cu o declivitate de până la 2,5 ‰;
- b) se execută pe liniile stației numai sub supravegherea IDM sau a unui agent stabilit de către IDM;

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

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

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

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

Art. 62. - (1) Manevra în linie curentă se execută de operatorul de transport feroviar sau operatorul de manevră feroviară, cu personal de specialitate propriu, în condițiile prevăzute în certificatul de siguranță sau în certificatul de operare pentru manevră, cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

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

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

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

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

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

SECȚIUNEA a 5-a **Manipularea macazurilor și a saboților de deraiere la manevră**

Art. 63. - (1) Macazurile și saboții de deraiere, la manevră, se manipulează de către acar, revizorul de ace sau IDM, la cererea conducătorului manevrei. Anumite macazuri și anumiți

saboți de deraiere, ce se prevăd în PTE, se pot manipula și de către un agent din partida de manevră stabilit de conducătorul manevrei și la indicațiile acestuia.

(2) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, precum și cu instalații CAM, coloane de manevră sau mese de manevră, manipularea macazurilor și a saboților de deraiere se face de către:

a) agenții autorizați să deservească instalațiile CAM, coloana de manevră sau masa de manevră;

b) IDM de la postul de comandă.

(3) Macazurile necentralizate atacate pe la vârful, care intră în parcursul de manevră, se verifică la fața locului, de către agentul care are sarcina manipulării acestora, pentru a se convinge că vârful acului este lipit de contraac, că este zăvorât și contragreutatea a efectuat cursa completă; de asemenea se verifică și saboții de deraiere care intră în parcursul respectiv.

(4) Macazurile și saboții de deraiere din instalațiile CAM, CED, CE, mese de manevră și coloane de manevră se verifică prin indicațiile de control date pe pupitrul de comandă, lumnoschemă sau display, după caz.

(5) Macazurile centralizate electromecanice se verifică prin poziția pârgheii de acționare și a indicatorului de macaz.

(6) Când convoiul s-a angajat peste un macaz atacat pe la călcâi în poziție falsă, acesta va fi lăsat să treacă complet. Se admite oprirea vehiculelor din convoi peste macazul atacat în poziție falsă, numai dacă prin aceasta se poate evita un eveniment sau accident feroviar.

Art. 64. - (1) Se interzice manipularea macazurilor la manevră în următoarele cazuri:

a) dacă mărcile de siguranță sunt ocupate și prezintă pericol de acostare;

b) dacă macazul a fost atacat pe la călcâi în poziție falsă, până când nu a fost verificat de către personalul de întreținere a liniilor și instalațiilor;

c) sub vehicul sau când vehiculul se află în mișcare aproape de macaz, în afara cazului când prin aceasta se evită producerea unui eveniment sau a unui accident feroviar;

d) în cazul macazurilor centralizate, când vehiculul în mers se află aproape de macaz, cu excepția macazurilor din zonele de triere.

(2) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, la efectuarea mișcărilor de manevră cu UAM, precum și cu trenurile cu boghiuri speciale pentru transportul șinelor și panourilor de cale ferată, controlul stării de ocupare a liniilor și a macazurilor se face pe teren, înainte de manipularea instalațiilor, personal de către IDM care manipulează instalația sau din ordinul acestuia, de către un agent stabilit în PTE. La fel se procedează și în cazul manevrării vagoanelor care au staționat pe o linie mai mult de 72 ore.

SECȚIUNEA a 6-a

Întrebuințarea frânelor și a saboților de mână la manevră

Art. 65. - (1) La manevră, oprirea vagoanelor la locul fixat se asigură cu frâne de mână, saboți de mână, frâna automată, frâna de cale, frâna locomotivei precum și prin frânare mixtă.

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

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

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

Art. 66. - (1) Utilizarea saboților de mână la manevră trebuie să se facă cu respectarea următoarelor reguli:

a) înainte de darea în folosință, saboții de mână se verifică cu șablonul corespunzător tipului de șină și se inscripționează conform prevederilor stabilite în PTE;

b) saboții de mână se așează pe șină la o distanță variabilă față de punctul la care vagoanele trebuie oprite, în raport cu viteza, masa vagonului și starea timpului, astfel

- încât să nu se producă tamponarea violentă a vagoanelor;
- c) pe liniile în curbă, saboții de mână trebuie așezați, de regulă, pe linia din interiorul curbei;
 - d) după așezarea saboților de mână pe șină trebuie să se verifice lipirea aripioarei de partea interioară a ciupercii șinei precum și lipirea limbii sabotului de ciuperca șinei;
 - e) se interzice așezarea saboților de mână pe macazuri și între macazurile din aceeași zonă, pe inimi de încrucișare, joante izolante sau de racordare, treceri la nivel, bascule pod și canale deschise;
 - f) se interzice așezarea saboților de mână în cazurile în care ciuperca șinei este necurățată, prezintă bavuri sau praguri verticale, care conduc la înțepenirea sabotului, precum și pe liniile din zonele cu eclise cornier.
- (2) Se interzice utilizarea saboților de mână care nu corespund tipului de șină sau care au unul din următoarele defecte:
- a) plăcuța de sprijin lipsă;
 - b) corpul slăbit din nituri, crăpat, deformat sau rupt;
 - c) limba ruptă sau slăbită din nituri;
 - d) talpa încovoiată, strâmbă, îndoită sau ruptă;
 - e) mânerul strâmb, rupt sau lipsă.
- (3) Liniile din stație pe care nu pot fi oprite vagoanele la manevră cu saboți de mână, se stabilesc în PTE.
- (4) Subunitățile de întreținere a căii stabilesc tipul de sabot de mână corespunzător liniilor din stație pe care pot fi oprite vagoanele la manevră; liniile și tipul de sabot astfel stabilite se menționează în PTE.
- (5) După terminarea manevrei, saboții de mână care nu sunt folosiți pentru asigurarea vagoanelor se aduc și se așează de către agenții care i-au utilizat, pe rastele sau pe suporturi.
- (6) Modul de utilizare, locul de păstrare, evidența și paza saboților de mână se stabilește în PTE.

SECȚIUNEA a 7-a

Asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii

Art. 67. - Vehiculele feroviare cu care nu se manevrează trebuie garate între mărcile de siguranță ale liniei de garare, cu ușile închise, fiind legate între ele și asigurate contra fugirii, prin strângerea frânelor de mână și cu saboți de mână așezați la roțile extreme ale primului și ultimului vagon din grup.

Art. 68. - (1) Vagoanele aflate la încărcare-descărcare se asigură contra fugirii prin strângerea tuturor frânelor de mână în bună stare de funcționare și cu saboți de mână așezați la roțile osiilor extreme ale primului și ultimului vagon de pe linia respectivă.

(2) În cazul în care vagoanele sau grupurile de vagoane aflate la încărcare-descărcare nu sunt înzestrate cu suficiente frâne de mână în stare de funcționare și sunt dispersate la mai multe fronturi, iar linia respectivă se află în declivitate, asigurarea menținerii pe loc a acestora se face prin strângerea frânelor de mână existente și suplimentar cu saboți de mână așezați la prima roată dinspre pantă, separat pentru fiecare grup de vagoane. În acest caz la efectuarea manevrei, conducătorul manevrei este avizat prin planul de manevră asupra modului de asigurare suplimentară a vagoanelor contra fugirii cu saboți de mână.

Art. 69. - (1) Asigurarea trenurilor și a grupurilor de vagoane se face înainte de dezlegarea locomotivei, astfel:

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

ale ultimului vagon în capătul spre sabotul de deraiere.

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

Art. 70. - Vagoanele aflate în staționare pe liniile grupei de triere, trebuie să fie asigurate în capătul opus cocoasei de triere, prin strângerea frânelor de mână, iar în lipsa acestora cu saboți de mână așezați la roțile osiilor extreme ale ultimului vagon în capătul opus cocoasei, conform prevederilor din PTE.

Art. 71. - La manevra vagoanelor, scoaterea saboților de mână se face numai după legarea locomotivei, iar frânele de mână se slăbesc înainte de punerea convoiului de manevră în mișcare.

Art. 72. - **(1)** Verificarea funcționării frânelor de mână, folosite pentru asigurarea vagoanelor, trebuie să fie făcută de către agentul stabilit de conducătorul manevrei, înainte de dezlegarea locomotivei, după manipularea dispozitivului de descărcare a aerului din instalația de frână automată a vagonului.

(2) Descărcarea aerului din instalația de frână a vagoanelor se face înainte de dezlegarea locomotivei și numai după aplicarea saboților de mână la roțile extreme ale primului și ultimului vagon din tren.

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

Art. 73. - **(1)** Saboții de mână folosiți pentru asigurarea vehiculelor feroviare se așează pe ciuperca șinei cu limba bine fixată sub roata vagonului.

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

Art. 74. - **(1)** Răspunderea pentru strângerea frânelor de mână și/sau aplicarea saboților de mână în vederea asigurării vehiculelor feroviare contra fugirii revine astfel:

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

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

Art. 75. - **(1)** Răspunderea pentru operațiile care se execută înainte de dezlegarea locomotivei de la tren, asigurarea contra fugirii a garniturilor de trenuri ce rămân fără locomotivă, cât și pentru ridicarea saboților de mână și slăbirea frânelor de mână după legarea locomotivei la garnitură, o are personalul operatorului de transport feroviar, respectiv șeful de tren sau mecanicul ajutor al locomotivei, în lipsa șefului de tren. Aceștia fac înregistrări în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare sau în registrul postului, după caz, menționând citeț: numărul liniei, numerele vagoanelor la care s-au strâns frânele de mână, respectiv la care s-au așezat saboți de mână, ora, numele și prenumele, după care semnează.

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

Art. 76. - Prevederi de amănunt privind asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii precum și modul de evidențiere a asigurării, se stabilesc în PTE.

SECȚIUNEA a 8-a

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

Art. 77. - (1) Înainte de primirea sau trecerea trenului prin stație, trebuie retrasă și oprită manevra care se efectuează pe parcursul de primire a trenului și pe continuarea acestui parcurs, respectiv trebuie oprită manevra care se execută pe liniile cu acces la parcursul de primire și la continuarea acestui parcurs. După retragerea și oprirea manevrei, parcursul de primire și continuarea acestuia trebuie să rămână libere.

(2) Înainte de expedierea trenului, trebuie retrasă și oprită manevra care se efectuează pe parcursul de expediere a trenului, respectiv trebuie oprită manevra care se execută pe liniile cu acces la acest parcurs. După retragerea și oprirea manevrei, parcursul de expediere trebuie să rămână liber.

(3) Timpul necesar pentru retragerea și oprirea manevrei, în vederea primirii, trecerii sau expedierii unui tren, se stabilește în PTE.

(4) În stațiile situate pe secții de circulație cu panta mai mare de 15 ‰ dinspre linia curentă spre stație, pe distanța drumului de frânare față de semnalul de intrare, manevra trebuie retrasă și oprită înainte de acordarea căii libere, respectiv înainte de ora plecării trenului din stația vecină, în cazul secțiilor de circulație înzestrate cu BLA; prevederi de amănunt se stabilesc în PTE.

Art. 78. - Retragerea și oprirea manevrei se face din ordinul verbal al IDM dispozitor, dat după caz, acarului, revizorului de ace, respectiv agentului de la coloana de manevră, masa de manevră, CAM sau direct conducătorului manevrei, indicându-se numărul trenului și linia de primire/expediere/trecere a trenului. IDM dispozitor consideră manevra retrasă și oprită numai după primirea de la personalul menționat a confirmării de retragere și oprire a manevrei.

Art. 79. - (1) În cazul în care manevra s-a executat cu depășirea semnalelor cu lumină roșie sau albastră, în baza ordinului de circulație a cărui valabilitate nu a expirat, odată cu ordinul dat pentru retragerea și oprirea manevrei, IDM dispozitor retrage personal sau dispune retragerea ordinului de circulație de la mecanic; în acest caz, ordinul de circulație își pierde valabilitatea.

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

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

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

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

Art. 80. - (1) Mișcările de manevră executate simultan cu primirea și/sau expedierea trenului se admit numai dacă parcursul de primire a trenului și continuarea acestui parcurs, precum și parcursul de expediere a trenului sunt separate de parcursurile de manevră, prin macazuri de acoperire manipulate și blocate, respectiv asigurate în poziție spre linii de evitare sau spre alte linii ce pot face această funcție. În cazul stațiilor înzestrate cu încuieri cu chei fără

bloc, cheile încuietorilor macazurilor de acoperire trebuie să se afle pe tabloul de chei din biroul de mișcare sau de la posturile de macazuri.

(2) În anumite stații înzestrate cu cocoașă de triere, stabilite de administratorul infrastructurii feroviare publice, în care nu sunt asigurate condițiile menționate la alin. (1), se admite executarea manevrei prin împingere la triere, pe continuarea parcursului de primire a trenului simultan cu primirea trenului, în următoarele condiții:

- a) trenul care se primește să fie frânat automat;
- b) viteza trenului peste aparatele de cale și pe linia de primire să nu depășească 20 km/h; această viteză-condiție de circulație a trenului, va fi prevăzută în livretele cu mersul trenurilor de marfă.

În acest caz, prevederi de amănunt se stabilesc în PTE.

(3) Se interzice efectuarea mișcărilor de manevră cu acces la parcursuri de primire/expediere/trecere ale trenurilor de călători, precum și a celor cu acces pe continuarea acestor parcursuri.

SECȚIUNEA a 9-a

Oprirea vehiculelor feroviare fugite

Art. 81. - (1) În caz de fugire a vehiculelor feroviare, întregul personal feroviar este obligat să întrebuințeze toate mijloacele pentru oprirea acestora.

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

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

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

(4) Stațiile care au fost înștiințate despre fugirea vehiculelor feroviare iau imediat măsuri pentru oprirea acestora. În acest scop, macazurile se manipulează pe linie liberă și se așează pe linie materiale de masă - pământ, nisip, pietriș - saboți de mână sau alte obiecte care pot reduce viteza vehiculelor feroviare fugite sau care le pot opri.

(5) În cazul în care aceste mijloace de oprire nu pot fi folosite din lipsă de timp sau există convingerea că vehiculele fugite, în cazul trecerii prin stație urmează să întâlnească sau să ajungă un tren, se va evita pericolul unei ciocniri opunându-le orice fel de obstacole, dirijându-le pe o linie înfundată sau deraindu-le prin întredeschiderea unui macaz de la o linie cât mai îndepărtată de linia directă.

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

SECȚIUNEA a 10-a

Manevra de introducere-scoatere a locomotivelor și automotoarelor în/din depou

Art. 82. - (1) Modul de efectuare a manevrei de introducere-scoatere în/din depou a locomotivelor izolate sau cu vagoane WIT, precum și a automotoarelor cu sau fără remorci, se stabilește în PTE.

(2) Manevra acestor vehicule feroviare pe liniile stației se face pe baza semnalelor optice și acustice date de personalul posturilor de macazuri și a indicațiilor semnalelor fixe de manevră, dacă există, completate, după caz, cu comunicările făcute de către IDM prin radiotelefon.

(3) În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, manevra acestor vehicule feroviare pe liniile stației se face pe baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase de manevră, completate după caz, cu comunicările făcute de către IDM prin radiotelefon.

CAPITOLUL II COMPUNEREA TRENURILOR SECȚIUNEA 1

Reguli generale la compunerea trenurilor

Art. 83. - (1) Se numește *tren*, un grup de vehicule feroviare legate regulamentar între ele și de locomotiva de remorcă, semnalizat cu semnale de cap și fine de tren.

(2) Automotoarele, ramele electrice sau diesel, UAM cu sau fără vagoane, precum și locomotivele izolate sunt considerate tot trenuri.

Art. 84. - (1) Fiecare tren trebuie să fie compus potrivit reglementărilor specifice în vigoare, a prevederilor cuprinse în planul de formare a trenurilor și în livretele cu mersul trenurilor.

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

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

(4) Calculul lungimii trenului se face în metri, după întocmirea arătării vagoanelor, pe baza datelor șablonate pe vehiculele din tren, la care se adaugă și lungimea locomotivelor care remorcă trenul, inclusiv a locomotivei împingătoare legată la tren și frână. Pentru vehiculele care nu au șablonată lungimea reală se socotesc câte 5 m pentru fiecare osie, iar vehiculele cu mai mult de 4 osii se consideră drept vehicule cu 4 osii. La stabilirea lungimii trenurilor, pentru fiecare locomotivă se iau în calcul câte 25 m, fracțiunile sub 0,5 m se neglijează, iar fracțiunile de 0,5 m și mai mari se rotunjesc la 1 m.

Art. 85. - Trenurile de marfă care sunt deservite de partidă de manevră pe secție, trebuie să aibă de regulă, în compunerea lor un vagon de serviciu amenajat de către operatorul de transport feroviar, în care ia loc partida de manevră pe secție și alți agenți.

Art. 86. - (1) După terminarea operațiilor de compunere a unui tren, acesta se acoperă în ambele capete cu discuri roșii și se pune la dispoziția personalului de vagoane pentru efectuarea reviziei tehnice și a probei de frână, în vederea expedierii. Ridicarea discurilor de acoperire se face de către personalul de vagoane după terminarea reviziei tehnice și a probei de frână.

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

Art. 87. - Prevederi de amănunt privind avizarea punerii trenurilor la dispoziția personalului care execută revizia tehnică și proba de frână în vederea expedierii, precum și a terminării acestora se stabilesc în PTE.

SECȚIUNEA a 2-a

Condițiile pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele feroviare

la introducerea lor în tren

Art. 88. - (1) La introducerea în trenuri vehiculele feroviare nu trebuie să prezinte defecte, iar marfa din acestea trebuie să fie încărcată și asigurată conform reglementărilor specifice în vigoare. Este interzisă introducerea în trenuri și menținerea în circulație a următoarelor vehicule feroviare:

- a) vagoanele care au fost deraiate, accidentate sau sunt defecte, fără avizul scris al revizorului tehnic de vagoane;
- b) vehiculele feroviare motoare deraiate, accidentate sau defecte, fără avizul scris al personalului tehnic de specialitate;
- c) vagoanele cu barele timoneriei de frână sau alte piese, rupte sau desprinse, care depășesc gabaritul CFR de vagon-de încărcare sau care sunt neasigurate, căzute din suportii de fixare sau din cârligele de repaus;
- d) vagoanele cu: locuri plane sau cu brocuri pe suprafața de rulare a roților, cutii de osie aprinse sau ieșite din furcile de gardă, roți blocate;
- e) vagoanele cu arcuri de suspensie sau furci de gardă rupte, strâmbe sau desprinse;
- f) vagoanele cu tampoane strâmbe, rupte sau lipsă;
- g) vagoanele descoperite sau acoperite, cu uși sau clape desprinse sau deschise, precum și vagoanele descoperite, cu dispozitivele de închidere incomplete sau defecte;
- h) vagoanele cu uși căzute de pe șina de rulare, expuse căderii în parcurs;
- i) vagoanele încărcate cu containere care au ușile deschise;
- j) vagoanele încărcate fără respectarea reglementărilor specifice în vigoare, precum și vagoanele descoperite cu încărcătura deplasată sau neasigurată conform reglementărilor specifice;
- k) vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria „explozibile” a căror frână automată și de mână nu este izolată și sigilată;
- l) vagoanele goale cu țepușe neașezate în locașul lor, ieșite din gabarit sau cu dispozitivele de asigurare a încărcăturii nefixate în poziția de repaus;
- m) vagoanele cu scurgeri din conținut;
- n) vagoanele cu transporturi cu gabarit depășit și vagoanele cu sarcina pe osie depășită, dacă nu au aprobare de circulație, conform reglementărilor specifice în vigoare;
- o) vagoanele cu ghereta frânei desprinsă și expusă căderii în parcurs;
- p) vagoanele cu capacele de la dome sau gurile de încărcare de pe acoperiș deschise;
- r) vagoanele descoperite, încărcate cu materiale metalice lungi sau voluminoase - cazane, tabluri metalice, șine, vehicule - dacă încărcătura nu este legată printr-o legătură metalică - oțel sau cupru - la șasiul vagonului, când circulă pe liniile electrificate;
- s) vagoanele cu tabla acoperișului desprinsă și vagoanele ale căror prelate sunt desprinse sau fixate necorespunzător;
- t) vagoanele nedescărcate complet sau cu încărcătura pe o parte.

(2) Este interzisă introducerea în trenuri și menținerea în circulație a vehiculelor feroviare neînscrise în parcul unui operator de transport feroviar sau care nu au fost autorizate pentru circulație conform reglementărilor specifice.

Art. 89. – (1) Verificarea condițiilor tehnice ale vagoanelor la introducerea lor în trenuri se face de către revizorul tehnic de vagoane în cadrul operațiilor de revizie tehnică la compunere.

(2) În stațiile în care se formează trenuri directe, precum și în stațiile din parcurs în care se efectuează atașări/detașări de vagoane, iar operatorul de transport feroviar nu poate asigura revizor tehnic de vagoane, se admite ca verificarea condițiilor tehnice ale vagoanelor la introducerea lor în trenuri, să se facă de către alt personalul de specialitate al operatorului de transport feroviar, autorizat să efectueze probele de frână. În cazul în care acest personal, nu poate decide dacă unele vagoane pot circula în compunerea trenului, solicită mecanicului să-și dea avizul asupra introducerii acestor vagoane în tren; avizul mecanicului se dă în scris, în rubrica “Mențiuni asupra trenului” din foaia de parcurs a locomotivei, iar vagoanele pentru care mecanicul nu și-a dat avizul că pot circula în tren, se rețin în stație.

(3) În cazul în care verificarea condițiilor tehnice ale vagoanelor la introducerea lor în trenuri se face conform prevederilor alin. (2) operatorul de transport feroviar trebuie să asigure, într-o stație intermediară din parcurs, efectuarea reviziei tehnice în tranzit și proba completă sau parțială de frână, după caz, de către personal propriu sau de către furnizori de servicii feroviare autorizați.

(4) Stația intermediară din parcurs în care trenul trebuie oprit pentru efectuarea operațiunilor prevăzute la alin. (3) se stabilește de către administratorul infrastructurii feroviare la solicitarea operatorului de transport feroviar, prin mersul întocmit pentru tren.

Art. 90. - (1) Condițiile de circulație stabilite de către revizorul tehnic de vagoane în avizul scris, dat pentru introducerea în trenuri a vagoanelor care au fost deraiate, accidentate sau sunt defecte, se aduc la cunoștința operatorului de circulație - de către IDM - pentru a dispune asupra circulației trenurilor respective, cu respectarea acestor condiții; în același mod se procedează și în cazul condițiilor stabilite prin avizul scris al personalului tehnic de specialitate al operatorului de transport feroviar, pentru vehiculele feroviare motoare care au fost deraiate, accidentate sau sunt defecte.

(2) Condițiile stabilite de către revizorul tehnic de vagoane respectiv de către personalul tehnic de specialitate în avizul scris se aduc la cunoștința mecanicului, de către IDM, prin ordin de circulație.

(3) Circulația trenurilor compuse numai din vagoane defecte, numai din vagoane cu revizia periodică expirată sau numai din vagoane pentru casare, se stabilește prin reglementări specifice.

Art. 91. - (1) Predarea-primirea vagoanelor se face conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Vagoanele aduse în stație în vederea introducerii lor în trenuri se revizuiesc din punct de vedere tehnic și al modului de încărcare de către personalul operatorului de transport feroviar.

(3) Lipsurile sau degradările la vagoane se notifică de către revizorul tehnic de vagoane, iar în stațiile fără revizor tehnic de vagoane, de către personal propriu al operatorului de transport feroviar.

SECȚIUNEA a 3-a

Aranjarea vagoanelor în trenurile de călători

Art. 92. - (1) În trenurile de călători vagoanele se aranjează în ordinea stabilită de operatorul de transport feroviar prin reglementări proprii, de către personalul acestuia, respectându-se următoarele condiții:

a) primul vagon așezat după locomotiva care remorcă trenul, trebuie să fie de regulă, un vagon de bagaje sau de poștă;

b) primul compartiment al primului vagon de călători din capătul dinspre locomotiva care remorcă trenul nu trebuie să fie ocupat de călători. Acesta trebuie încuiat și prevăzut cu tăbliță cu inscripția “compartiment de siguranță”, amplasată pe ușa compartimentului; în afara personalului care deservește trenul, în compartimentul de siguranță are acces numai personalul care are drept de control sau supracontrol.

(2) La primul și la ultimul vagon de călători din tren, ușile frontale extreme ale acestora precum și ușile frontale ale vagoanelor de călători vecine care nu asigură intercomunicații, trebuie să fie închise și încuiate iar plăcile de intercomunicație trebuie să fie ridicate și fixate în această poziție.

Art. 93. - (1) Operatorul de transport feroviar de călători poate solicita, în cazuri bine justificate, oprirea unui tren în una din stațiile din parcurs, în care acesta nu are prevăzută oprire, pentru modificarea compunerii acestuia sau în vederea înlăturării unor defecte sau deficiențe care nu afectează siguranța circulației, la vehiculele din tren.

(2) Operatorul de transport feroviar va adresa solicitarea de la alin. (1), în scris către administratorul infrastructurii feroviare, care dispune după caz, oprirea trenului într-una din stațiile în care acesta nu are prevăzută oprire sau prelungirea staționării trenului în una din stațiile în care acesta are prevăzută oprire.

SECȚIUNEA a 4-a

Aranjarea vagoanelor în trenurile de marfă

Art. 94. - (1) În trenurile de marfă vagoanele se aranjează de către personalul operatorului de transport feroviar, conform reglementărilor specifice în vigoare, astfel încât:

- a) în trenurile care circulă cu locomotivă împingătoare, să nu se introducă în ultimele 350 tone brute din tren, vehicule a căror masă brută (tara + încărcătura) este mai mică de 20 tone;
- b) vagoanele cu frână automată activă precum și cele cu frână de mână în stare de funcționare să fie aranjate în corpul trenului cât mai uniform.

(2) În trenurile de marfă nu trebuie să se găsească grupuri de vagoane numai cu conductă de trecere, cu un număr total de osii mai mare de:

- a) 12 osii, imediat după locomotivă și între două vagoane cu frână automată activă – pentru trenurile de marfă, indiferent de rangul în care sunt prevăzute să circule;
- b) 4 osii, înaintea ultimelor trei vagoane din tren care trebuie să aibă frâne automate active – pentru trenurile de marfă care sunt prevăzute să circule într-un rang, altul decât rangul VII;
- c) 4 osii, înaintea vagonului de semnal – pentru trenurile de marfă care sunt prevăzute să circule în rangul VII, numai dacă sunt deservite de cel puțin un agent cu atribuții pentru menținerea pe loc a trenului cu frâne de mână și pentru asigurarea vagoanelor contra fugirii.

(3) Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească ultimul vagon al fiecărui tren - denumit în continuare *vagon de semnal* - sunt prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

(4) Dacă trenul urmează să-și schimbe în parcurs sensul de mers, operație denumită în continuare *rebrusment*, personalul operatorului de transport feroviar trebuie să compună trenul astfel încât să fie respectate condițiile prevăzute la alin. (2), atât la îndrumarea din stația de compunere cât și la îndrumarea din stația în care se face rebrusmentul.

(5) În cazul trenurilor pentru care este prevăzută detașarea de grupe de vagoane în parcurs, personalul operatorului de transport feroviar trebuie să compună trenul în stația de compunere, astfel ca după detașarea fiecărei grupe, aranjarea vagoanelor în tren să respecte condițiile stabilite la alin. (2).

(6) Aranjarea vagoanelor în trenurile de marfă prevăzute în livretul cu mersul trenurilor să circule în rangul VII, se face de regulă în ordinea succesiunii stațiilor în care se manevrează.

Art. 95. - (1) Modul de aranjare în trenurile de marfă a vagoanelor a căror încărcătură depășește gabaritul CFR de vagon-de încărcare, a vagoanelor care depășesc sarcina admisă pe osie sau pe metru liniar, precum și a vehiculelor feroviare de construcție specială, se stabilește pentru fiecare caz în parte, odată cu emiterea aprobării de circulație a acestora, cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Aranjarea în trenuri a vagoanelor transpuse se face conform reglementărilor specifice în vigoare.

(3) În trenurile de marfă, vagoanele cu diferențe de înălțime între centrele tampoanelor învecinate, mai mari de 100 mm se aranjează la urma trenului.

(4) În cazul trenurilor remorcate și cu locomotivă împingătoare, nu se admit în compunerea trenului vagoane cu diferență de înălțime, între centrele tampoanelor învecinate, mai mare de 100 mm, iar diferența de înălțime, între centrele tampoanelor locomotivei împingătoare și ale ultimului vagon, nu trebuie să fie mai mare de 90 mm.

(5) Aranjarea în tren a vagoanelor specializate pentru transportul panourilor și tronsoanelor de șină, precum și compunerea trenurilor cu boghiuri speciale se face cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 96. - La compunerea trenurilor convoaie, care circulă în complexe feroviare, se aplică regulile generale de la compunerea trenurilor, asigurându-se repartizarea cât mai uniformă a frânelor automate și de mână din convoi, ultimul vagon din tren având frână automată activă.

Art. 97. - (1) Următoarele vehicule feroviare se aranjează obligatoriu la urma trenului de marfă ca vagon de semnal, iar când nu sunt îndeplinite condițiile acestuia, după vagonul de semnal:

- a) automotoarele și remorcile de automotor;
- b) vagoanele cu diferență de înălțime între centrele tamponelor învecinate, mai mare de 100 mm;
- c) vagoanele încărcate cu obiecte lungi, legate între ele prin încărcătură sau prin bare de prelungire.

(2) Tenderele de locomotivă, plugurile de zăpadă simple și UAM se aranjează la urma trenului după vagonul de semnal.

(3) Se admit la urma trenului, după vagonul de semnal, vagoanele defecte care nu îndeplinesc condițiile de circulație în corpul trenului, având conducta generală de aer defectă sau lipsă.

(4) La aranjarea vehiculelor feroviare prevăzute la alin. (1), (2) și (3) după vagonul de semnal se respectă toate condițiile obligatorii de siguranța circulației prevăzute în reglementările specifice în vigoare, referitoare la introducerea vehiculelor feroviare în trenuri, la compunerea trenurilor și la atașarea vehiculelor feroviare după vagonul de semnal.

Art. 98. - (1) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria „explozibile” și locomotivele diesel și electrice trebuie să fie despărțite de vagoanele a căror încărcătură, în parcurs, se poate deplasa în sens longitudinal, printr-un vagon acoperit sau descoperit cu pereții înalți, gol sau încărcat cu mărfuri care nu se pot deplasa longitudinal.

(2) Vagoanele în care iau loc însoțitorii transporturilor de mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, în cazul în care sunt dotate cu sobe în stare de funcționare, se aranjează după vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, despărțite de acestea prin cel puțin 6 osii de siguranță.

(3) Vagoanele repartizate pentru încărcare cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, trebuie să aibă frâna automată și de mână izolată, înainte de punerea la încărcare a acestora. Izolarea frânei automate și de mână se face de către personalul autorizat al operatorului de transport feroviar, prevăzut în reglementările specifice proprii ale acestuia. În acest caz, în partea de sus a documentului de transport se scrie cu culoare roșie mențiunea **“FRÂNĂ AUTOMATĂ ȘI DE MÂNĂ IZOLATĂ-NU SE VOR ACȚIONA”**, iar în “arătarea vagoanelor trenului”, în dreptul acestor vagoane, rubricile “masă frânată automat” și “masă frânată de mână” se barează. Punerea în funcțiune a frânei automate și de mână la aceste vagoane se face de către personalul operatorului de transport feroviar, numai după ce vagoanele au fost descărcate.

(4) Când în compunerea unui tren sunt introduse vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, IDM avizează mecanicul, prin ordin de circulație.

(5) Programarea circulației, expedierea și circulația vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile” se face conform reglementărilor specifice în vigoare.

(6) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile” nu se introduc în trenurile care au în compunere vagoane care transportă oameni, exceptând vagoanele în care iau loc însoțitorii acestor mărfuri. În trenurile cu transporturi militare se pot introduce asemenea vagoane numai în condițiile stabilite de organele militare.

Art. 99. - (1) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile” și “incendiabile”, cu excepția vagoanelor cisternă încărcate cu produse petroliere - benzine, motorine, păcură, țiței - trebuie să fie aranjate în corpul trenului având ca vagoane de acoperire, cel puțin:

- a) 12 osii după locomotiva care trage trenul sau după locomotiva intercalată, dacă există;
- b) 6 osii înaintea locomotivei intercalate sau a locomotivei care împinge trenul.

(2) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, trebuie să fie aranjate în corpul trenului înaintea vagoanelor cu mărfuri periculoase din categoria “incendiabile” și separate de acestea prin cel puțin 6 osii de siguranță. Ca osii de siguranță nu pot fi folosite vagoane încărcate cu produse petroliere.

(3) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “incendiabile” pot fi aranjate și la urma trenului, dacă trenul nu are locomotivă împingătoare.

(4) În cazul în care vagoanele acoperite, încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “incendiabile”, au ușile și obloanele în bună stare și închise, pot fi aranjate imediat după locomotiva/locomotivele din capul trenului sau înaintea locomotivelor intercalate și împingătoare.

Art. 100. - (1) Vagoanele cisternă, încărcate cu produse petroliere albe, trebuie să fie separate de locomotiva din capul trenului prin cel puțin un vagon gol sau încărcat cu alte mărfuri decât cele periculoase din categoria “explozibile”, iar în lipsa acestuia prin cel puțin un vagon încărcat cu produse petroliere negre sau motorină.

(2) Excepție de la prevederile de la alin. (1) fac trenurile formate numai din vagoane cisternă, încărcate cu produse petroliere albe, la care nu se asigură vagon de acoperire.

Art. 101. - (1) Personalul operatorului de transport feroviar sau al operatorului economic care efectuează operațiuni de transport feroviar, este obligat să compună trenurile conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Verificarea și răspunderea pentru aranjarea vagoanelor în tren și a compunerii trenurilor cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare, revine personalului operatorului de transport feroviar.

SECȚIUNEA a 5-a

Aranjarea vagoanelor în trenurile mixte

Art. 102. - (1) În trenurile mixte vagoanele se aranjează de către personalul operatorului de transport feroviar conform reglementărilor specifice în vigoare, respectându-se următoarele:

- a) aranjarea vagoanelor de călători în trenurile mixte se face la urma trenului, în perioada în care nu se încălzesc și după locomotivă, în perioada de încălzire, cu respectarea regulilor stabilite pentru trenurile de călători;
- b) vagoanele de călători se separă prin cel puțin un vagon acoperit, gol sau încărcat cu mărfuri care nu se deplasează longitudinal, de vagoanele descoperite încărcate cu bușteni, stâlpi, șine sau alte materiale asemănătoare care se pot deplasa în sens longitudinal în timpul mersului.

(2) Vagoanele încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, “radioactive”, clor lichid, gaze lichefiate, “incendiabile” sau rău mirositoare nu se introduc în trenurile mixte.

(3) Aranjarea vagoanelor de marfă în trenurile mixte se face în ordinea geografică a stațiilor în care se manevrează.

SECȚIUNEA a 6-a

Legarea și dezlegarea vehiculelor din trenuri

Art. 103. - (1) Legarea și dezlegarea locomotivei sau a automotoarelor la și de la tren și frână, cât și între ele se face cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare, de către personalul operatorului de transport feroviar.

(2) În toate cazurile legarea locomotivei sau a automotorului la tren se verifică de către mecanic, care răspunde de executarea corectă a acestei operațiuni.

(3) Cuplarea locomotivelor la trenurile de călători, mixte sau la vagoanele ocupate cu oameni se face pe baza semnalelor date de către un agent al trenului sau alt agent al operatorului de transport feroviar.

Art. 104. - (1) Legarea vagoanelor de călători între ele, precum și legarea vagoanelor de călători cu cele de marfă trebuie să se facă numai după oprirea completă a acestora. La legarea vagoanelor din trenurile de călători, cupla în funcțiune a aparatului de tracțiune trebuie să fie strânsă cu încă 1-2 rotații după atingerea discurilor tamponelor.

(2) La legarea vagoanelor din trenurile de marfă și mixte, cupla în funcțiune a aparatului de tracțiune trebuie să fie strânsă până la atingerea discurilor tamponelor. Cupla rămasă liberă se

pune în cârligul de repaus, iar în lipsa acestuia cupla se va scurta prin înșurubare completă, cu excepția cuplei de la vagonul de semnal care va fi pusă în cârligul de tracțiune.

(3) La legarea vagoanelor de călători transpuse, înzestrate cu cuplă cu șurub, de alte vehicule de cale ferată prevăzute cu astfel de cuple, se fac active ambele cuple. Această legare devine posibilă trecând lațul cuplei vehiculului în cauză printre eclisele cuplei vagonului transpus.

(4) În toate cazurile agentul care a efectuat legarea face și egalizarea cuplelor.

Art. 105. - Legarea între grupul de vehicule prevăzute cu cuplă automată și grupul de vehicule prevăzute cu cuple cu șurub se face printr-o cuplă mixtă de tracțiune care se fixează de cupla automată; în acest caz legarea se face între vehicule prevăzute cu tampoane sau în conformitate cu alte reglementări specifice în vigoare.

Art. 106. - (1) Legarea și dezlegarea vagoanelor între ele, în/din trenuri, se face de către agenții operatorilor de transport feroviar.

(2) Legarea și dezlegarea vagoanelor din trenurile de călători a căror conductă generală de înaltă tensiune este alimentată în tot timpul anului precum și din trenurile de călători încălzite electric se face de către agentul operatorului de transport feroviar numai după ce revizorul tehnic de vagoane sau în lipsa acestuia, șeful de tren, a predat cheia de la cupla electrică agentului operatorului de transport feroviar, confirmând verbal că a deconectat conducta generală de înaltă tensiune a trenului și a întrerupt-o la locul legării/dezlegării.

(3) Responsabil pentru legarea corectă a vagoanelor din tren este agentul operatorului de transport feroviar care face legarea.

Art. 107. - (1) Dezlegarea locomotivei de la tren se face din ordinul IDM, numai după ce garnitura a fost asigurată contra fugirii.

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

SECȚIUNEA a 7-a

Echiparea și deservirea trenurilor

Art. 108. - (1) Trenurile trebuie să fie echipate potrivit actelor normative și reglementărilor specifice în vigoare cu mijloace, dispozitive sau echipamente, astfel încât să se asigure semnalizarea corectă, stingerea incendiilor și acordarea primului ajutor medical. Locomotivele vor fi dotate cu un manometru de control pentru efectuarea probei frânelor de către agenți autorizați ai operatorului de transport feroviar.

(2) Trenurile trebuie să fie deservite de către cel puțin doi agenți, din care unul este mecanic; al doilea agent al trenului poate fi: mecanic ajutor, șef de tren sau un alt agent, autorizat pentru a executa funcția de șef de tren. Trenurile care pot fi deservite de cel puțin un agent - mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar - sunt:

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

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

(3) Operatorul de transport feroviar stabilește numărul de agenți care deservește trenul, prin reglementări specifice proprii cu respectarea prevederilor de la alin. (2), în funcție de categoria trenului, volumul de lucru, caracteristicile secțiilor de circulație, necesitatea menținerii pe loc a trenului cu frâne de mână, precum și alte condiții stabilite.

(4) Deservirea trenurilor compuse din vagoane specializate pentru transportul șinelor și panourilor de cale ferată, precum și a trenurilor compuse din boghiuri speciale pentru transportul panourilor de cale ferată și a tronsoanelor de șină se face cu respectarea prevederilor alin. (2) și a celorlalte reglementări specifice în vigoare.

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

Art. 109. - (1) Trenurile se îndrumă de regulă, fără agent la urmă.

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

- a) lungimea trenului este mai mare decât lungimea maximă admisă pe secția de circulație pe care circulă trenul;
- b) declivitatea secției de circulație, indiferent de sensul de circulație este mai mare de 21 ‰ și trenul nu are locomotivă împingătoare legată la tren și frână;
- c) nu sunt asigurate condițiile de deplasare la urma trenului, în timp de 12 minute, a celui de-al doilea agent al trenului în cazul opririi neprevăzute a trenului în linie curentă; porțiunile de linie pe care nu sunt asigurate aceste condiții se stabilesc de conducerea structurii regionale a administratorului infrastructurii feroviare.

(3) În toate cazurile când trenurile circulă cu agent la urmă, vagonul de semnal trebuie să fie înzestrat obligatoriu cu gheretă de frână, iar agentul va fi dotat cu radiotelefon.

Art. 110. - Dacă șeful de tren devine inapt pentru serviciu în timpul parcursului, atribuțiile sale sunt preluate de:

- a) un alt agent stabilit de către operatorul de transport feroviar, la îndrumarea din stația de domiciliu;
- b) mecanicul trenului - în cazul trenurilor deservite numai de mecanic și șef de tren - până la prima stație din parcurs, în care acesta oprește trenul chiar dacă nu are oprire, aducând cazul la cunoștința IDM; acesta avizează operatorul de circulație în vederea înștiințării operatorului de transport feroviar interesat, pentru remedierea neajunsului.

Art. 111. - (1) În cazul opririi neprevăzute în linie curentă a trenului care circulă cu locomotivă cu conducere simplificată - fără mecanic ajutor - iar șeful de tren, respectiv agentul autorizat să execute funcția de șef de tren nu poate lua legătura cu mecanicul și nu percepe nici semnalul **“Atenție”** dat cu fluierul locomotivei, acesta se prezintă din proprie inițiativă la locomotivă și în cazul în care constată că mecanicul și-a pierdut capacitatea de conducere a trenului, ia următoarele măsuri:

- a) duce mânerul robinetului mecanic în poziție de frânare rapidă, duce controlerul în poziția „O” și acționează frâna directă;
- b) strânge frâna de mână a locomotivei și asigură menținerea pe loc a trenului cu frânele de mână;
- c) oprește motorul diesel, respectiv scoate de sub tensiune locomotiva electrică;
- d) dă semnalul **„Pericol”** cu fluierul locomotivei concomitent cu avizarea celei mai apropiate stații, prin orice mijloace.

(2) Șeful de tren trebuie să fie instruit și autorizat în acest scop, iar în cabina de conducere a locomotivei trebuie să fie afișate instrucțiuni pentru executarea operațiilor prevăzute la alin. (1).

(3) Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească locomotiva în cazul conducerii simplificate a acesteia sunt prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

Art. 112. - (1) Frânele de mână necesare asigurării menținerii trenului pe loc se stabilesc de către IDM la îndrumarea trenului, prin nota de repartizare a frânelor de mână pentru menținerea pe loc și se repartizează de către:

- a) mecanic, pentru mecanicul ajutor și alți agenți ai trenului, dacă aceștia există;
- b) șeful de tren dacă există, pentru agenții din partida de tren /de manevră.

(2) În cazul în care frânele de mână nu sunt suficiente pentru asigurarea menținerii pe loc a trenului în linie curentă, operatorul de transport feroviar asigură deservirea trenului cu un număr suficient de agenți precum și echiparea trenului cu numărul necesar de saboți de mână, pentru menținerea pe loc a trenului conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 113. - (1) Locul șefului de tren în timpul parcursului, la trenurile de călători și mixte, este în oricare vagon din garnitura de călători a trenului.

(2) În timpul parcursului, agenții din partida de manevră a trenului care manevrează pe secție au locul stabilit de regulă, în vagonul de serviciu. În cazul în care nu se asigură vagon de

serviciu, operatorul de transport feroviar poate dispune ca partida de manevră să aibă locul stabilit în cabina locomotivei, cu respectarea reglementărilor în vigoare.

(3) La trenurile frânate mixt, agenții ocupă vagoanele cu frânele de mână repartizate de către șeful de tren sau mecanic, după caz.

Art. 114. - (1) La plecarea trenului din stație personalul care deservește trenul este obligat să urmărească ieșirea trenului peste macazuri și să observe dacă nu se dau semnale de oprire.

(2) În cazul în care după darea semnalului de pornire a trenului se impune oprirea, personalul cu responsabilități în siguranța circulației va lua toate măsurile necesare pentru oprirea trenului.

Art. 115. - (1) La trecerea trenurilor de marfă, prin stații, șeful de tren trebuie să fie prezent la ușa vagonului de serviciu sau la fereastra cabinei locomotivei, iar agentul de la urma trenului - în cazul trenurilor prevăzute să fie deservite astfel - trebuie să fie prezent pe platforma gheretei de frână de la vagonul de semnal, având ziua stegulețul galben desfășurat, iar noaptea lanterna cu lumină albă îndreptată către IDM.

(2) Lipsa de la post a agentului de la urma trenului sau a personalului de tren care deservește trenul format din boghiuri speciale pentru transportul panourilor și a tronsoanelor de șină, se avizează de către IDM, operatorului de circulație care dispune oprirea trenului în prima stație, unde se stabilește cauza lipsei acestor agenți.

(3) În cazul în care agenții lipsesc de la post - cu excepția trenurilor formate din boghiuri speciale pentru transportul panourilor de cale ferată și a tronsoanelor de șină - trenul poate fi expedit în continuare numai cu aprobarea operatorului de circulație și cu respectarea condițiilor de circulație a trenurilor de marfă fără agent la urmă.

Art. 116. - (1) Semnalizarea trenurilor, funcționarea corectă a elementelor constructive de semnalizare ale vehiculelor din compunerea acestora, aplicarea și ridicarea mijloacelor de semnalizare la și de la tren, precum și iluminarea și stingerea acestora, se asigură de către agenții operatorului de transport feroviar stabiliți în reglementările specifice în vigoare, completate după caz, cu reglementări specifice proprii operatorului de transport feroviar.

(2) Locomotivele izolate precum și alte vehicule feroviare cu motor se semnalizează de către mecanicul ajutor sau de către mecanic în cazul deservirii locomotivelor numai de către mecanic.

(3) Personalul care asigură semnalizarea trenului precum și ridicarea mijloacelor de semnalizare de la tren poartă răspunderea executării corecte a acestor operații. Terminarea acestor operații se comunică IDM prin mijloacele TC.

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

Art. 117. - (1) Circulația trenurilor se face la distanțe separate prin puncte de secționare, iar în cazuri excepționale, la interval de timp.

(2) Punctele de secționare sunt:

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

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

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

(5) Haltele de mișcare sunt puncte de secționare care au cel puțin două linii pentru

serviciu, operatorul de transport feroviar poate dispune ca partida de manevră să aibă locul stabilit în cabina locomotivei, cu respectarea reglementărilor în vigoare.

(3) La trenurile frânate mixt, agenții ocupă vagoanele cu frânele de mână repartizate de către șeful de tren sau mecanic, după caz.

Art. 114. - (1) La plecarea trenului din stație personalul care deservește trenul este obligat să urmărească ieșirea trenului peste macazuri și să observe dacă nu se dau semnale de oprire.

(2) În cazul în care după darea semnalului de pornire a trenului se impune oprirea, personalul cu responsabilități în siguranța circulației va lua toate măsurile necesare pentru oprirea trenului.

Art. 115. - (1) La trecerea trenurilor de marfă, prin stații, șeful de tren trebuie să fie prezent la ușa vagonului de serviciu sau la fereastra cabinei locomotivei, iar agentul de la urma trenului - în cazul trenurilor prevăzute să fie deservite astfel - trebuie să fie prezent pe platforma gheretei de frână de la vagonul de semnal, având ziua stegulețul galben desfășurat, iar noaptea lanterna cu lumină albă îndreptată către IDM.

(2) Lipsa de la post a agentului de la urma trenului sau a personalului de tren care deservește trenul format din boghiuri speciale pentru transportul panourilor și a tronsoanelor de șină, se avizează de către IDM, operatorului de circulație care dispune oprirea trenului în prima stație, unde se stabilește cauza lipsei acestor agenți.

(3) În cazul în care agenții lipsesc de la post - cu excepția trenurilor formate din boghiuri speciale pentru transportul panourilor de cale ferată și a tronsoanelor de șină - trenul poate fi expedit în continuare numai cu aprobarea operatorului de circulație și cu respectarea condițiilor de circulație a trenurilor de marfă fără agent la urmă.

Art. 116. - (1) Semnalizarea trenurilor, funcționarea corectă a elementelor constructive de semnalizare ale vehiculelor din compunerea acestora, aplicarea și ridicarea mijloacelor de semnalizare la și de la tren, precum și iluminarea și stingerea acestora, se asigură de către agenții operatorului de transport feroviar stabiliți în reglementările specifice în vigoare, completate după caz, cu reglementări specifice proprii operatorului de transport feroviar.

(2) Locomotivele izolate precum și alte vehicule feroviare cu motor se semnalizează de către mecanicul ajutor sau de către mecanic în cazul deservirii locomotivelor numai de către mecanic.

(3) Personalul care asigură semnalizarea trenului precum și ridicarea mijloacelor de semnalizare de la tren poartă răspunderea executării corecte a acestor operații. Terminarea acestor operații se comunică IDM prin mijloacele TC.

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

Art. 117. - (1) Circulația trenurilor se face la distanțe separate prin puncte de secționare, iar în cazuri excepționale, la interval de timp.

(2) Punctele de secționare sunt:

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

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

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

(5) Haltele de mișcare sunt puncte de secționare care au cel puțin două linii pentru

încrucișări și treceri înainte de trenuri.

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

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

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

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

SECȚIUNEA a 2-a

Limitele incintei unei stații

Art. 118. - (1) Limitele incintei unei stații sunt semnalele de intrare ale acesteia.

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

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

SECȚIUNEA a 3-a

Mersul trenurilor

Art. 119. - (1) Mersul trenurilor se stabilește prin graficul de circulație și este prevăzut în livretele cu mersul trenurilor. Fiecare tren trebuie să poarte un număr și să circule după un mers dinainte stabilit.

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

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

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

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

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

Art. 120 - (1) În caz de necesitate se admite suprimarea unor opriri sau circulația timpurie - înainte de ora prevăzută în mers - numai pentru trenurile de marfă, garniturile goale de călători, precum și pentru anumite trenuri de călători prevăzute în livretele cu mersul trenurilor.

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

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

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

Art. 121. - (1) Circulația trenurilor prevăzute în graficul de circulație și a celor suplimentare se aduce la cunoștința personalului interesat, astfel:

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

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

(3) Avizarea circulației trenurilor se face de către:

- a) operatorul de circulație către punctele de secționare de pe secția sa de circulație;
- b) IDM dispozitor către posturile de macazuri și de barieră din stație și din linie curentă, posturile ajutătoare de mișcare și posturile din stație deservite de către IDM.

(4) Posturile de barieră din linie curentă se avizează în sensul de mers al trenului de către IDM din stația care expediază trenul.

(5) Circulația trenurilor se avizează zilnic la orele 0, 6, 12, 18, prin dispoziție scrisă, separat pentru fiecare interval următor, menționându-se trenurile care circulă în plus sau în minus, în intervalul respectiv, față de programul de circulație zilnic. Avizarea circulației trenurilor la aceste ore se face obligatoriu chiar dacă nu circulă trenuri în plus sau în minus, prin formula **“circulația normală”**. Dacă este necesar, avizarea circulației trenurilor se face și la alte ore, prin dispoziție scrisă.

(6) Pe secțiile de circulație electrificate, unde sunt prevăzute mijloace de remorcare electrice și diesel, în cazul schimbării modului de remorcare a trenului din diesel în electric, operatorul de circulație avizează prin dispoziție scrisă IDM de pe secția pe care conduce circulația, precum și operatorii de circulație de pe secțiile de circulație vecine, odată cu avizarea circulației.

SECȚIUNEA a 4-a

Rangul trenurilor

Art. 122 - (1) Pentru stabilirea priorității în circulație, fiecărui tren i se atribuie un rang, după cum urmează:

- peste orice rang: trenuri de serviciu puse în circulație pentru restabilirea circulației trenurilor;

- în ordinea rangului:

a) rangul I - trenuri pentru care autoritatea de stat în transporturile feroviare dispune să circule în acest rang;

b) rangul II - trenuri exprese, intercity și rapide de călători;

- c) rangul III - trenuri accelerate de călători;
 - d) rangul IV - trenuri de persoane, trenuri mixte;
 - e) rangul V - trenuri internaționale de marfă, trenuri de marfă specializate pentru transportul mărfurilor perisabile și/sau vietăților, trenuri de mesagerie, containere și coletărie;
 - f) rangul VI - trenuri de marfă interregionale sau regionale, trenuri navete, trenuri marșrute, trenuri cu vagoane goale;
 - g) rangul VII – trenuri de marfă care urmează să manevreze pe secție (locale), trenuri convoaie de manevră (în complexe feroviare), trenuri de serviciu, locomotive izolate;
- (2) Pentru trenurile care se pun în circulație pe baza ordinelor speciale rangul se stabilește odată cu punerea în circulație, în funcție de tipul trenului, conform celor prevăzute la alin. (1).
- (3) La încrucișări și treceri înainte au prioritate trenurile de rang superior, iar pentru același rang trenurile internaționale care ies din țară și trenurile de lung parcurs.
- (4) În cazul în care trenurile întârziate sunt de același rang, prioritatea în circulație se stabilește de către operatorul de circulație, cu excepția trenurilor internaționale, caz în care are prioritate trenul care iese din țară.

SECȚIUNEA a 5-a

Numerotarea trenurilor

Art. 123. - (1) Numerotarea trenurilor de călători și marfă pe rețeaua CFR se face conform reglementărilor specifice întocmite de către administratorul infrastructurii feroviare, în acord cu reglementările internaționale.

(2) Fiecărui tren i se atribuie un număr stabilit prin graficul de circulație a trenurilor. Pentru trenurile neprevăzute în graficul de circulație a trenurilor, numerele se atribuie prin dispoziția de punere în circulație.

(3) Regula generală în numerotarea trenurilor este:

- a) în sensul de la București - număr fără soț;
- b) în sensul spre București - număr cu soț.

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

SECȚIUNEA a 6-a

Deservirea posturilor de macazuri

Art. 124. - (1) Posturile de macazuri asigură primirea, expedierea și trecerea trenurilor, precum și efectuarea manevrei.

(2) Posturile de macazuri din stație și din linie curentă trebuie să fie deservite de acari și revizori de ace sau alți agenți autorizați pentru manipularea macazurilor, după caz.

(3) În anumite stații stabilite de către administratorul infrastructurii feroviare, revizorul de ace poate prelua și atribuțiile acarului, având în același timp competența de a păstra cheile de la încuietorile macazurilor în timpul primirii, expedierii sau trecerii trenurilor.

Art. 125. - (1) Manipularea, revizuirea, încuierea sau blocarea macazurilor din stație în vederea pregătirii parcurului pentru primirea/expedierea/trecerea trenului se fac, potrivit instrucțiunilor de manipulare a instalației respective, de către:

- a) acari sau revizori de ace, din ordinul IDM dat personal, telefonic sau prin revizorul de ace în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei fără bloc;
- b) acari, din ordinul IDM, transmis telefonic și prin bloc, în stațiile cu macazuri prevăzute cu instalații CEM sau cu încuietori cu chei cu bloc;
- c) IDM în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, conform instrucțiunilor de manipulare a instalațiilor respective;
- d) agentul punctului de secționare sau al postului ajutător de mișcare, pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, din ordinul operatorului de circulație.

(2) Înainte de primirea/expedierea/trecerea unui tren, toate macazurile atacate de tren atât pe la vârf cât și pe la călcâi, precum și macazurile de acoperire ale parcurului comandat se încuie, respectiv se blochează.

Art. 126. - (1) Cheile de la încuietorile macazurilor înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc, care intră în parcursul comandat și sunt atacate de tren pe la vârful, precum și cheile de la încuietorile macazurilor de acoperire se păstrează de către IDM sau revizorul de ace. Cheile, de la macazurile atacate de tren pe la călcâi, pot rămâne în încuietori, dacă nu este stabilit altfel prin programul de zăvorâre.

(2) Se interzice dezăvorârea de către IDM a parcursului executat în vederea primirii/expedierii/trecerii trenului, înainte de primirea raportării garării, ieșirii sau trecerii complete a trenului de la acar sau de la revizorul de ace.

(3) Se interzice ridicarea de pe tabloul de chei a cheilor parcursului executat, înainte de raportarea garării/ieșirii/trecerii complete a trenului.

Art. 127. - Cheile de la încuietorile macazurilor înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc, care nu intră în programul de zăvorâre a parcursurilor de primire/expediere și care deserveșc linii destinate staționării trenurilor de ajutor, de intervenție, a vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile” și “radioactive”, linii destinate pentru repararea vagoanelor și linii pe care staționează vagoanele ocupate cu oameni, se păstrează de către IDM, la locul stabilit în PTE.

Art. 128. - (1) În timpul pauzelor de circulație și de manevră, păstrarea cheilor de la încuietorile macazurilor se face astfel:

- a)** în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei cu bloc, precum și în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei fără bloc, cu revizori de ace care au sediul la posturile de macazuri, macazurile se manipulează în poziție normală sau pe linie liberă, iar cheile se păstrează în încuietori cu macazurile neîncuiate;
- b)** în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei fără bloc, deservite de acar sau revizor de ace cu sediul la biroul de mișcare, cheile de la încuietorile macazurilor liniilor directe, precum și cheile de la încuietorile macazurilor de acoperire se păstrează în tabloul de chei de la biroul de mișcare, cu macazurile încuiate în poziție normală;
- c)** cheile încuietorilor macazurilor care dau acces la liniile de evitare sau scăpare se păstrează în tabloul de chei sau în aparatul de comandă sau manevră.

(2) Cheile încuietorilor macazurilor care dau acces la linii aparținând operatorilor economici deținători de infrastructură feroviară privată, care se ramifică din liniile stației sau din linie curentă se păstrează în tabloul de chei, conform prevederilor din PTE.

(3) Cheile încuietorilor macazurilor înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc de la posturile de macazuri din linie curentă se păstrează la IDM din stația de care aparțin aceste posturi.

Art. 129. - (1) În cazul în care se face manevră pe liniile deservite de un post de macazuri din linie curentă, pentru predarea-primirea cheilor de la încuietorile macazurilor, se efectuează în ordine următoarele operații:

- a)** IDM din stație înmânează cheile, către conducătorul manevrei, înainte de expedierea trenului sau convoiului de manevră;
- b)** după expedierea trenului sau convoiului de manevră, IDM, care a predat cheile către conducătorul manevrei, menționează predarea cheilor în avizul de plecare ce se transmite stației vecine;
- c)** la sosirea la postul de macazuri, conducătorul manevrei predă cheile către acarul de la post pentru efectuarea parcursului de introducere a trenului sau convoiului pe linia respectivă;
- d)** după terminarea manevrei acarul încuie macazurile în poziție pe linie directă și predă cheile către conducătorul manevrei;
- e)** după primirea cheilor, conducătorul manevrei dispune asupra plecării trenului sau convoiului de manevră;
- f)** în cazul în care se înapoiază la stația de expediere, la sosirea trenului sau convoiului de manevră, conducătorul manevrei predă cheile către IDM;
- g)** dacă trenul sau convoiul de manevră sosește în stația vecină, conducătorul manevrei predă cheile către IDM din această stație, care menționează în reavizul de sosire primirea acestora; IDM, care a primit cheile, trebuie să le înapoieze către IDM din

stația care păstrează cheile, cu primul tren care are oprire în ambele stații, menționând acest lucru în avizul de plecare al trenului cu care s-au trimis cheile;

- h)** IDM din stația care răspunde de păstrarea cheilor confirmă primirea acestora în reavizul de sosire a trenului cu care au sosit cheile.

(2) În cazul în care cheile de la încuietorile macazurilor se păstrează la postul de macazuri din linie curentă, ridicarea cheilor de pe tablou în scopul executării manevrei, precum și în cazul îngrijirii, revizuirii sau reparării macazurilor și a instalațiilor se face de către IDM, revizorul de ace sau agentul care deservește acest post, numai în baza dispoziției scrise dată de către IDM dispozitor din stația de care aparține postul.

Atât după terminarea manevrei cât și după terminarea operațiilor de îngrijire, revizuire sau reparare a macazurilor și a instalațiilor, personalul care deservește postul încuie macazurile în poziție pe linie directă, verifică macazurile și depune cheile de la încuietorile macazurilor pe tablou, raportând acest lucru în scris, către IDM dispozitor din stația de care aparține postul.

SECȚIUNEA a 7-a

Comenzi și dispoziții în legătură cu circulația trenurilor și executarea manevrei

Art. 130. - (1) Nici un tren nu poate intra, ieși sau trece în/din/printr-o stație, pe la un post de mișcare sau pe la un post ajutător de mișcare sau de macazuri din linie curentă, fără o comandă dată de către IDM dispozitor, cu excepția stațiilor și a posturilor de mișcare din linie curentă centralizate electrodinamic situate pe secții de circulație înzestrate cu BLA.

(2) Prin comandă se înțelege ordinul dat de către IDM dispozitor posturilor de macazuri din stație și din linie curentă, pentru intrarea, ieșirea sau trecerea unui tren. În afara comenzilor de intrare, ieșire sau trecere, în legătură cu circulația trenurilor și executarea manevrei mai pot interveni dispoziții, comunicări și ordine, conform prezentului regulament.

(3) Pentru a nu se întârzia executarea comenzilor de intrare, ieșire sau trecere a unui tren, IDM dispozitor dă ordin, din timp, pentru retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare-ieșire. Aceste operații se execută înainte de a se da comenzile de intrare, ieșire sau trecere a trenului.

(4) Se interzice acarului sau revizorului de ace să execute comanda de ieșire sau trecere a unui tren, dacă trenul din sens contrar nu a sosit la încrucișare sau nu a fost încunoștințat de către IDM cu privire la mutarea încrucișării stabilite prin graficul de circulație sau prin mersul întocmit.

Art. 131 - (1) Comenzile în legătură cu circulația trenurilor se dau:

- a)** în scris, la posturile de macazuri înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc;
- b)** verbal și prin bloc, la posturile de macazuri centralizate electromecanic sau înzestrate cu încuietori cu chei cu bloc;
- c)** verbal, în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE situate pe secții de circulație fără BLA, cu posturi deservite de către acari.

(2) Comanda cuprinde numărul de control, ora de transmitere și conținutul - numărul trenului completat cu mențiunile: intră/iese/intră-iese/trece, numărul liniei, precum și alte observații.

(3) Atunci când este cazul, conținutul comenzii se completează cu observații referitoare la:

- a)** schimbarea liniei de garare;
- b)** schimbarea încrucișării;
- c)** primirea trenului pe linie ocupată;
- d)** oprirea unui tren care după mers trece fără oprire;
- e)** suprimarea opririi unui tren care după mers are oprire;
- f)** circulația trenului pe linie falsă;
- g)** circulația timpurie a trenului;
- h)** ieșirea trenului în linie curentă închisă;
- i)** direcția de mers a trenului, în cazul în care un post de macazuri deservește mai multe direcții de mers;

- j) trenul are în componere vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, “radioactive”, “gaze lichefiate”, “clor lichid” și vagoane cu transporturi negabaritice;
- k) circulația trenurilor cu agent la urmă;
- l) schimbarea sistemului de remorcare.

(4) Comenzile și observațiile care se dau în scris, trebuie să se înregistreze simultan în momentul transmiterii lor, de către toate posturile interesate, în registrele sau condicile acestora.

Art. 132. - În cazul în care IDM nu a dat comanda de intrare/ieșire/trecere a trenului așteptat conform tabloului de sosire, plecare și garare a trenurilor sau conform dispoziției de avizare a circulației unui tren suplimentar, timpuriu sau întârziat, acarul, revizorul de ace, agentul postului de barieră din incinta stației respectiv păzitorul de barieră din linie curentă sunt obligați să solicite de la IDM, din proprie inițiativă, informații asupra circulației trenului respectiv.

Art. 133. - În stațiile sau posturile de macazuri din linie curentă înzestrate cu instalații CEM sau cu încuietori cu chei cu bloc, comanda trebuie să se dea în scris, ca și în cazul stațiilor sau posturilor de macazuri din linie curentă înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc, dacă conținutul comenzii se completează cu observații referitoare la:

- a) primirea trenului pe linie ocupată;
- b) circulația trenului pe linie falsă, cu parcursul de intrare sau ieșire neasigurat prin bloc;
- c) ieșirea trenului pe linie curentă închisă;
- d) primirea trenului în stație cu ordin de circulație;
- e) ieșirea trenului din stație cu semnalul de ieșire defect;
- f) expedierea unui tren de la o linie cu parcurs neasigurat în bloc și neînzestrată cu semnal de ieșire.

Art. 134. - (1) Se interzice IDM să dea comandă în bloc pentru intrarea sau trecerea unui tren care trebuie oprit la semnalul de intrare.

(2) Comanda în bloc se dă numai după ce IDM se convinge că trenul a oprit la semnalul de intrare, personal sau prin raportarea revizorului de ace, a acarului, a agentului postului de barieră - acolo unde există - sau după comunicarea transmisă prin radiotelefon de mecanicul care conduce trenul.

(3) Modul de lucru în cazul în care IDM nu se poate convinge personal de oprirea trenului la semnalul de intrare, se stabilește în PTE.

Art. 135. - Comanda de intrare a unui tren se dă simultan la posturile care deservesc:

- a) macazurile din parcursul de primire a trenului;
- b) macazurile din continuarea parcursului de primire a trenului;
- c) macazurile de acoperire a parcursului de primire a trenului, precum și din continuarea acestui parcurs;
- d) barierele situate pe parcursul de primire a trenului.

Art. 136. - Comanda de ieșire a unui tren se dă simultan la posturile care deservesc:

- a) macazurile din parcursul de expediere a trenului;
- b) macazurile de acoperire a parcursului de expediere a trenului;
- c) macazurile din capătul opus al liniei de la care se expediază trenul;
- d) barierele situate pe parcursul de expediere a trenului.

Art. 137. - Comanda de trecere a unui tren se dă simultan la posturile care deservesc:

- a) macazurile din parcursul de primire a trenului;
- b) macazurile din parcursul de expediere a trenului;
- c) macazurile de acoperire a parcursului de primire precum și de expediere a trenului;
- d) barierele situate pe parcursul de primire precum și pe cel de expediere a trenului.

Art. 138. - (1) Comenzile scrise și verbale se dau cu următoarele formule:

- a) comanda de intrare se dă cu formula:
“Numărul.....oratrenul - numărul - intră la linia”.
- b) comanda de ieșire se dă cu formula:
“Numărul.....ora....trenul - numărul -iese de la linia”.
- c) comanda de trecere se dă cu formula:
“Numărul.....ora....trenul - numărul -trece pe linia..... ”.

- d) pentru trenurile care urmează să fie primite și după oprire expediate, comanda de intrare și ieșire poate fi dată simultan cu formula:

“Numărul.....ora....trenul - numărul - intră-iese, linia”.

(2) În stațiile în care nu sunt permise primiri și expedieri simultane de trenuri, ordinul verbal pentru retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare-ieșire al acestor trenuri, trebuie dat din timp, astfel ca după gararea sau ieșirea unuia din trenuri, să rămână de executat cât mai puține operații pentru primirea sau expedierea trenului următor. În cazul în care, în parcursurile executate pentru aceste trenuri intră macazuri comune, efectuarea și verificarea parcursului de intrare/ieșire/trecere, precum și comanda pentru al doilea tren se execută după gararea primului tren.

(3) IDM dispozitor este obligat să dea comenzile prevăzute la alin. (1), numai dacă sunt prezenți toți agenții stabiliți - de la posturile prevăzute în PTE - să primească comanda respectivă, iar în cazul în care lipsește unul din agenții stabiliți, ceilalți agenți vor refuza primirea comenzii.

(4) Darea comenzilor de ieșire, trecere și intrare-ieșire la posturile din stație trebuie să se facă numai după obținerea căilor libere. Numărul de control al comenzii este numărul telefonogramei cu care stația vecină a acordat calea liberă.

(5) Comanda de trecere a unui tren la posturile de macazuri din linie curentă se dă de către IDM dispozitor din stația de care aparține postul înainte de acordarea căii libere punctului de secționare vecin.

Art. 139. - (1) După primirea ordinului verbal de la IDM dispozitor pentru retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare/ieșire, respectiv repetarea ordinului în vederea colaționării, revizorii de ace și acarii procedează astfel:

- a) în stațiile înzestrate cu instalații CEM, acarul retrage și oprește manevra, manipulează pârghiile macazurilor din parcursul comandat și ale macazurilor de acoperire, după care verifică dacă linia și parcursul de intrare/ieșire sunt libere;
- b) în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei cu bloc, acarul retrage și oprește manevra, manipulează macazurile din parcursul comandat și cele de acoperire, încuie și revizuieste aceste macazuri, indiferent dacă le manipulează sau nu, ridică cheia de parcurs și verifică dacă linia și parcursul de intrare/ieșire sunt libere;
- c) în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei fără bloc, acarul retrage și oprește manevra, manipulează macazurile din parcursul comandat și cele de acoperire, încuie și revizuieste aceste macazuri, indiferent dacă le manipulează sau nu, ridică cheile de la încuietorile macazurilor conform programului de zăvorăre, verifică dacă linia și parcursul de intrare/ieșire sunt libere și predă cheile revizorului de ace sau IDM.

(2) Revizorul de ace, acolo unde există, transmite ordinul verbal acarului, eventual îi predă cheile pentru pregătirea parcursului. Revizorul de ace poate îndeplini și atribuțiile acarului unde nu există acar, conform prevederilor din PTE.

(3) Revizorul de ace sau acarul, după efectuarea operațiilor prevăzute la alin. (1) raportează către IDM dispozitor retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare/ieșire cu formula:

“De la postul numărul.....manevra este retrasă și oprită la linia numărul....., linia numărul și parcursul de intrare/ieșire/trecere sunt libere pentru primirea/expedierea/trecerea trenului numărul.....”

(4) După primirea raportării retragerii și opririi manevrei și verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare/ieșire/trecere, IDM dispozitor dă comandă de intrare/ieșire/intrare-ieșire/trecere cu formulele de comenzi stabilite, în funcție de instalațiile existente.

Art. 140. - (1) Primirea comenzilor se face de către personalul care deservește posturile de macazuri, astfel:

- a) la posturile de macazuri deservite de revizori de ace sau de acarii, comanda se primește prin telefon de către revizorul de ace la cabina postului de macazuri, iar acarii primesc verbal comanda de la revizorul de ace; la posturile de macazuri la care

cabina acarului este înzestrată cu telefon și este separată de cabina revizorului de ace, acarul primește comanda prin telefon în același timp cu revizorul de ace, direct de la IDM dispozitor;

b) în cazul în care revizorul de ace sau acarul are sediul la biroul de mișcare, acesta ia la cunoștință comanda din registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, semnând în coloana observații;

c) la posturile de macazuri deservite numai de acari, comanda se primește prin telefon de către acar, direct de la IDM dispozitor.

(2) În cazul în care personalul de la un post de macazuri sau de barieră din incinta stației nu răspunde la apelurile telefonice ale IDM dispozitor, se procedează astfel:

a) IDM dispozitor se deplasează personal la cabina postului pentru a stabili cauza neprezentării la telefon sau trimite un alt agent care trebuie să-i comunice situația constatată la postul respectiv;

b) în cazul în care telefonul este defect, se procedează la primirea/trecerea/expedierea trenurilor ca și în cazul stațiilor în care acarul sau revizorul de ace are sediul la biroul de mișcare;

c) în cazul în care personalul lipsește de la post sau este inapt de serviciu, se avizează șeful stației pentru a lua măsuri de înlocuire sau de organizare a activității de circulație și manevră dacă înlocuirea nu este posibilă.

Art. 141. - (1) La primirea unei comenzi prin telefon, revizorul de ace sau acarul repetă și confirmă comanda după cum urmează:

a) în stațiile cu macazuri centralizate electrodinamic, situate pe secții de circulație neînzestrate cu BLA, în stațiile cu macazuri centralizate electromecanic sau prevăzute cu încuietori cu chei cu bloc, acarul de la postul stabilit în PTE, repetă și confirmă comanda cu formula:

“De la postul numărul ...trenul - numărul -intră/iese/intră-iese /trece la/de la/pe linia”, repetând și eventualele observații care completează comanda.

Agenții celorlalte posturi de macazuri confirmă primirea comenzii cu formula:

“De la postul numărulprimit”.

b) în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei fără bloc, revizorul de ace sau acarul de la postul stabilit în PTE înregistrează comanda primită în registrul de comenzi al postului, cu eventualele observații, repetă și confirmă primirea acesteia cu număr de control, folosind formula:

“De la postul numărul...cu numărul...trenul - numărul -intră/iese/intră-iese/trece la/de la/pe linia”, repetând și eventualele observații care completează comanda.

Agenții celorlalte posturi de macazuri înregistrează comanda primită și eventualele observații în registrele de comenzi ale posturilor pe care le deservește după care confirmă - cu număr de control - primirea comenzii, cu formula:

“De la postul numărul.....cu numărul.....primit ”.

(2) În stațiile în care revizorul de ace sau acarul are sediul la biroul de mișcare, repetarea comenzii se face verbal către IDM, iar confirmarea se face prin semnătură în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

(3) În cazul în care agentul unuia din posturi nu a înțeles comanda, acesta cere repetarea comenzii de către IDM dispozitor și după aceasta, repetă comanda și confirmă primirea acesteia.

Art. 142. - Executarea și raportarea executării comenzii primite către IDM dispozitor, se face astfel:

a) la posturile cu macazuri centralizate electromecanic sau înzestrate cu încuietori cu chei cu bloc, executarea comenzilor se face potrivit reglementărilor din instrucțiunile de manipulare a instalației. Efectuarea comenzii în bloc ține loc și de raportare a executării comenzii;

b) la posturile cu macazuri înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc, deservite de revizori de ace, respectiv revizori de ace și acari, după primirea, înregistrarea, repetarea și confirmarea comenzii, revizorul de ace verifică dacă cheile aduse de acari corespund parcurului comandat, precum și dacă s-au adus cheile macazurilor de acoperire - în

cazul în care există - după care le depune pe tabloul de chei, iar acarii se postează la locul stabilit. Revizorul de ace verifică pe teren dacă manevra este oprită, dacă indicatoarele macazurilor parcursului comandat și ale macazurilor de acoperire dau indicații corecte și numai după aceasta raportează către IDM dispozitor modul de executare a comenzii primite, cu formula:

“De la postul numărul.....ora ...trenul - numărul -.....liber pe/de la linia”. Cu aceeași formulă raportează executarea comenzii toți revizorii de ace care au primit comanda.

Art. 143. - (1) IDM dispozitor, după primirea raportării executării comenzii, dispune revizorului de ace care manipulează semnalul de intrare/ieșire să-l pună pe liber, cu formula:

“Postul numărul ...pune semnalul de intrare/ieșire pe liber pentru trenul - numărul - ...ora...”.

(2) În cazul în care semnalul de intrare se pune pe liber de către IDM, acesta pune semnalul pe liber numai după primirea raportării executării comenzii.

Art. 144. - (1) În stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei fără bloc deservite numai de către acari, având sediul la posturile de macazuri sau la biroul de mișcare, la executarea comenzilor de intrare/ieșire/intrare-ieșire/trecere se procedează ca și în cazul stațiilor cu revizor de ace, cu deosebirea că în acest caz, cheile parcursului comandat și ale macazurilor de acoperire se aduc și se predau către IDM dispozitor, care le verifică și le depune pe tabloul de chei din biroul de mișcare.

(2) După predarea cheilor acarii se înapoiază la posturi, raportează la telefon executarea comenzii cu aceeași formulă cu care raportează revizorii de ace, după care IDM dispozitor autorizează pe acarul care manipulează semnalul de intrare/ieșire să-l pună pe liber, sau pune personal semnalul de intrare/ieșire pe liber, după caz.

Art. 145. - În stațiile cu un singur acar, la ieșirea trenurilor, acesta revizuieste numai macazurile atacate de tren pe la vârf.

Art. 146. – (1) Executarea comenzilor la posturile de macazuri aflate în linie curentă, cu macazuri înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc se face astfel:

- a)** după primirea, repetarea, înregistrarea și confirmarea comenzii, cu respectarea reglementărilor din prezentul regulament, acarul revizuieste macazurile care intră în parcursul comandat, atacate de tren pe la vârf și apoi se postează la locul fixat în PTE;
- b)** cu ocazia revizuirii macazurilor, în cazul în care acarul constată o neregulă ce periclitează siguranța circulației, ia măsuri de oprire a trenului cu ajutorul semnalelor optice și acustice, după care raportează situația către IDM din stația de care aparține postul.

(2) Executarea comenzilor la posturile de macazuri aflate în linie curentă, cu macazuri centralizate sau înzestrate cu încuietori cu chei și bloc, se face potrivit reglementărilor din instrucția de manipulare a instalației precum și a reglementărilor din prezentul regulament.

Art. 147. - (1) În cazul în care acarul unui post de macazuri din linie curentă nu răspunde la telefon, trenul poate fi expedit numai după ce s-a înmănat mecanicului ordin de circulație, în care se specifică oprirea obligatorie a trenului înaintea primului macaz și revizuirea macazurilor de către cel de-al doilea agent al trenului. Dacă sunt îndeplinite toate condițiile stabilite în reglementările specifice, cel de-al doilea agent al trenului va da semnale de punere în mișcare a trenului. În prima stație mecanicul oprește trenul chiar dacă nu are oprire și aduce la cunoștința IDM constatările făcute.

(2) Pentru trenurile care circulă prin împingere, după oprire, revizuirea macazurilor se face de către agentul care ocupă ghereta de frână a vagonului din capul trenului, iar în prima stație aduce la cunoștința IDM constatările făcute.

(3) În cazul în care acarul unui post de macazuri din linie curentă nu răspunde la telefon, trenurile prevăzute la art. 108 alin. (2) care circulă fără al doilea agent, se expediază cu respectarea prevederilor art. 147 alin. (1), numai însoțite de către un agent al administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare .

Art. 148. - (1) În cazul în care se primește sau se expediază un tren la sau de la o linie cu macazuri necentralizate sau cu macazuri neprevăzute cu încuietori cu chei cu și fără bloc și în

cazul în care încuietorile macazurilor sau instalațiile CEM, precum și cele cu încuietori cu chei cu bloc sunt defecte, revizorul de ace sau IDM - în cazul în care nu există revizor de ace - după raportarea de către acar a executării parcursului, trebuie să facă personal revizia macazurilor atacate de tren pe la vârf și să consemneze în condica de comenzi a postului, pe rândul următor liber, mențiunea:

“Azi.....ora.....revizuit macazurile - numărul -.....pentru intrarea/ieșirea/trecerea trenului - numărul -la/de la/pe linia ”.

Semnătura..... ”.

(2) În cazul în care revizia macazurilor atacate de tren pe la vârf se efectuează de către revizorul de ace, acesta raportează executarea comenzii către IDM, numai după înscrierea efectuării reviziei în registrul de comenzi al postului.

(3) După efectuarea acestor operații, pentru primirea unui tren, IDM dă ordin de aducere a trenului în stație cu ordin de circulație, folosind formula:

“Postul număruladuceți trenul - numărul -cu ordin de circulație, oradin cauza ”.

Semnătura..... ”.

În ordinul de circulație se specifică linia și condițiile de primire a trenului.

Art. 149. - În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, în cazul nefuncționării instalației, precum și în cazul circulației trenurilor pe linie falsă se procedează conform instrucțiunilor de manipulare a instalației și a prevederilor din PTE.

Art. 150. - În cazul circulației trenurilor pe linie falsă, dacă IDM are posibilitatea să asigure un parcurs de intrare de pe linie falsă, prin executarea în bloc a unui parcurs de ieșire pe linie normală sau să asigure un parcurs de ieșire pe linie falsă, prin executarea unui parcurs de intrare de pe linie normală, revizia macazurilor nu mai este necesară.

Art. 151. - În afara comenzilor de intrare/ieșire/intrare-ieșire/trecere, alte dispoziții și comunicări în legătură cu circulația trenurilor și executarea manevrei se transmit și se primesc verbal sau în scris, se repetă și se confirmă după cum este prevăzut în prezentul regulament.

Art. 152. - Pentru întâmpinarea trenurilor la intrare/ieșire/trecere acarii și revizorii de ace se postează astfel:

- a)** în stațiile înzestrate cu instalații CED, pe secții de circulație neînzestrate cu BLA, acarul se postează la locul fixat prin PTE, după primirea comenzii;
- b)** la posturile de macazuri cu instalații CEM, acarul se postează pe platforma sau la fereastra deschisă a cabinei, la intrarea trenului, înainte ca locomotiva trenului să depășească semnalul de intrare, iar la ieșirea trenului, imediat după punerea semnalului de ieșire pe liber;
- c)** la posturile de macazuri prevăzute cu încuietori cu chei cu și fără bloc, la intrarea trenului acarul sau revizorul de ace se postează lângă cabină pentru a putea răspunde la eventualele chemări telefonice, înainte ca locomotiva trenului să depășească semnalul de intrare, iar la ieșirea trenului după punerea semnalului de ieșire pe liber sau după raportarea executării comenzii de ieșire, dacă nu există semnal de ieșire;
- d)** în cazul în care postul de macazuri este deservit de mai mulți acari, acarul care primește comenzile se postează lângă cabină sau pe platforma cabinei înainte ca trenul să depășească semnalul de intrare, iar ceilalți acari, după ce au raportat retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei și a parcursului de intrare/ieșire/trecere, se postează la vârful macazului stabilit în PTE. În acest caz, la trecerea/ieșirea trenurilor, postarea acarilor la macazurile fixate în PTE se face imediat după punerea semnalului de ieșire pe liber sau după raportarea executării comenzii, dacă stația nu este înzestrată cu semnal de ieșire;
- e)** în stațiile cu un singur acar, acesta, după ce a predat către IDM cheile parcursului executat, se postează la locul stabilit prin PTE;
- f)** la posturile de macazuri deservite de revizor de ace și acari, la intrarea/trecerea trenului, înainte ca trenul să depășească semnalul de intrare, revizorul de ace se postează lângă cabină, în locul de unde poate supraveghea prezența acarilor la macazurile fixate și totodată poate răspunde la eventualele apeluri telefonice. Acarii,

după ce raportează revizorului de ace retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a liniei de primire și a parcursului de intrare/ieșire și predau acestuia cheile parcursului comandat se postează la locul fixat în PTE;

- g) la posturile de macazuri deservite de revizor de ace și acari, la trecerea/ieșirea trenului, revizorul de ace se postează în fața cabinei, iar acarii la macazurile fixate în PTE, imediat după ce semnalul de ieșire este pus pe liber sau după raportarea executării comenzii, dacă nu există semnal de ieșire;
- h) la posturile de macazuri din linie curentă, acarul se postează la macazul de acces pe LFI, fie că macazul este atacat pe la vârful, fie pe la călcâi, după efectuarea reviziei acestuia;
- i) acarii și revizorii de ace, respectiv agenții stabiliți în PTE, care asistă la intrarea/ieșirea/trecerea trenului, pot părăsi locul, numai în cazul în care sunt chemați la telefon pe circuitul IDM-cabine sau în cazul în care observă la tren o neregulă ce periclitează siguranța circulației și care trebuie comunicată imediat către IDM și celelalte posturi, în vederea opririi trenului.

SECȚIUNEA a 8-a

Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație

Art. 153. - (1) Toate trenurile care circulă prin stație și în linie curentă se supraveghează prin defilare, astfel:

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

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

(3) Personalul stabilit la alin. (1) este obligat:

- a) să urmărească cu atenție starea vehiculelor feroviare și a încărcăturii din vagoane pentru a constata cazurile în care vehiculele feroviare prezintă defecte vizibile și/sau sesizabile prin zgomotul produs și periclitează siguranța circulației și securitatea transporturilor;
- b) în caz de pericol să dea imediat semnale de oprire a trenului și să avizeze IDM și după caz mecanicul de locomotivă, asupra pericolului și necesității opririi trenului.

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

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

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

(7) Defectele vehiculelor feroviare, vizibile și/sau sesizabile prin zgomotul produs și starea încărcăturii care periclitează siguranța circulației și securitatea transporturilor și care trebuie constatate cu ocazia supravegherii prin defilare a trenurilor în circulație, sunt:

- a) barele timoneriei de frână sau alte piese desprinse, care depășesc gabaritul CFR de vagon-de încărcare;
- b) locuri plane sau brocuri pe suprafața de rulare a bandajului roții, cutii de osie aprinse sau ieșite din furcile de gardă, roți blocate (locurile plane sau brocurile de pe suprafața de rulare a bandajului vehiculelor feroviare în mers se manifestă printr-un zgomot caracteristic, iar cutia de osie aprinsă, înainte de ajungerea ei la incandescență, se recunoaște prin recepționarea unui șuierat care poate fi însoțit și de o degajare de fum);

- c) arcuri de suspensie rupte sau desprinse;
- d) uși sau clape ale vagoanelor, desprinse sau deschise, precum și uși ale vagoanelor acoperite căzute de pe șina de rulare - ghidaj - expuse căderii în parcurs;
- e) uși deschise la containerele încărcate pe vagon;
- f) încărcătura din vagoanele descoperite, deplasată;
- g) vagoanele cu scurgeri din conținut;
- h) ghereta frânei de mână desprinsă și expusă căderii în parcurs;
- i) tabla acoperișului vagoanelor desprinsă, precum și prelate desprinse.

Art. 154. - (1) În cazul în care trenul este oprit, conform prevederilor art. 153, alin. (2), lit. b) sau art. 153 alin. (3), constatarea cauzelor care au produs defectul, precum și stabilirea altor condiții de circulație pentru vehiculele din tren se fac de către:

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

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

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

Art. 155. - (1) IDM, revizorii de ace, acarii și revizorii tehnici de vagoane se postează, pentru supravegherea prin defilare a trenului în stație, în poziție și ținută corespunzătoare, cu instrumentele portative necesare semnalizării, astfel:

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

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

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

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

Art. 156. - (1) În cazul circulației trenurilor fără oprire prin stațiile neînzestrate cu semnal de ieșire, IDM trebuie să dea semnalul *“trecerea fără oprire a trenului”* înainte ca trenul să depășească primul aparat de cale de la intrare, respectiv la apariția trenului, în cazul în care nu are vizibilitate până la primul aparat de cale, postându-se astfel încât să fie perceput de către mecanic; după aceasta IDM se deplasează la locul stabilit pentru supravegherea prin defilare a trenului.

(2) În cazul în care la trecerea trenurilor fără oprire prin stații, mecanicul nu își semnalează prezența la post prin darea unui semnal scurt cu fluierul sau sirena locomotivei atât ziua cât și noaptea, precum și prin aprinderea luminii în cabina de conducere pe timp de noapte în dreptul biroului de mișcare, IDM ia măsuri de oprire a trenului.

Art. 157. - (1) Personalul stabilit în PTE să supravegheze prin defilare circulația trenurilor este obligat să se convingă de existența semnalelor de cap și de fine de tren.

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

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

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

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

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

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

SECȚIUNEA a 9-a

Reguli generale privind circulația trenurilor

Art. 158. - (1) Din punct de vedere al executării serviciului fiecare punct de secționare, cu excepția semnalelor luminoase de trecere ale BLA, precum și fiecare tren trebuie să fie sub conducerea unei singure persoane.

(2) În punctele de secționare, care nu sunt situate pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, IDM dispozitor este singurul în drept să dispună asupra primirii și expedierii trenului. Dispozițiile privind circulația trenurilor se dau numai prin IDM dispozitor.

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

(4) În unele stații tehnice și de triaj, în care dispozitivul liniilor și instalațiilor permite separarea în zone distincte de circulație și/sau manevră, activitatea poate fi condusă de doi sau mai mulți IDM dispozitori. În acest caz organizarea activității stației și prevederi de amănunt privind repartizarea atribuțiilor între IDM dispozitori, se stabilesc în PTE.

(5) În linie curentă, asupra trenului oprit dispune șeful de tren. Mecanicul, personalul de tren, personalul de manevră și personalul din activitatea de linii este obligat să execute dispozițiile șefului de tren. La trenul aflat în mers, precum și la trenul fără șef de tren, asupra trenului dispune mecanicul.

Art. 159. - (1) Liniile de garare ale trenurilor se stabilesc de șeful stației înainte de punerea în aplicare a planului de mers al trenurilor și se trec în tabloul de sosire, plecare și garare a trenurilor.

(2) Pentru trenurile care circulă fără oprire se stabilește de regulă, ca linie de trecere, linia directă.

(3) În stațiile unde linia directă nu are continuitate la ieșire pe directă, ca linie de trecere pentru trenul care circulă fără oprire se stabilește, de regulă, linia abătută care are continuitate la ieșire pe linia directă.

(4) Trenurile de călători cu oprire în stație se primesc, de regulă, la linii cu peron.

(5) În cazul trenului suplimentar de călători, care circulă după mersul întocmit la punerea acestuia în circulație, numărul liniei de garare se stabilește de către operatorul de circulație împreună cu IDM din fiecare stație cu oprire.

(6) Tabloul de sosire, plecare și garare a trenurilor se afișează în biroul de mișcare, la posturile de macazuri și de barieră din incinta stației, precum și la posturile de mișcare, posturile ajutoare de mișcare și de macazuri din linie curentă.

(7) IDM este obligat să urmărească și să se informeze asupra circulației trenurilor prevăzute în tabloul de sosire, plecare și garare a trenurilor, precum și asupra celor suplimentare.

(8) IDM este obligat să respecte linia de primire/trecere/expediere a trenurilor stabilită în tabloul de sosire, plecare și garare a trenurilor.

Art. 160. - (1) Schimbarea liniei de primire/trecere/expediere a trenului se poate face numai cu aprobarea operatorului de circulație, la solicitarea IDM, în cazul în care necesitățile de exploatare o impun.

(2) În cazul în care se schimbă linia de primire/trecere a unui tren, iar la linia pe care se primește trenul există restricții de viteză, se procedează astfel:

- a) IDM aduce verbal la cunoștința operatorului de circulație necesitatea schimbării liniei de primire/trecere, cu restricția respectivă;
- b) operatorul de circulație dă dispoziție scrisă stației care a cerut schimbarea liniei de garare și stației în care trenul are ultima oprire, pentru avizarea restricției de viteză;
- c) IDM din stația în care trenul are ultima oprire, aduce la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație existența restricției de viteză.

Art. 161. - (1) În cazul în care trenul a plecat din ultima stație cu oprire și mecanicul nu a fost avizat despre existența restricției de viteză, trenul va intra în stație cu semnalul de chemare, dacă există sau cu ordin de circulație înmănat mecanicului după oprirea trenului la semnalul de intrare.

(2) În cazul în care restricția de viteză la linia pe care se primește trenul este sub 20 km/h, trenul trebuie oprit la semnalul de intrare. Continuarea mersului se face după înmânarea ordinului de circulație, în care se menționează restricția de viteză și depășirea semnalului de intrare pe oprire.

Art. 162. - (1) Primirea trenurilor în stație se face numai pe linii libere.

(2) Verificarea liniei și a parcurului de intrare/ieșire, privind starea de liber sau ocupat a acestora, se face ținând seama de specificul stației, de tipul instalației și de condițiile de vizibilitate, astfel:

- a) în stațiile înzestrate cu instalații CED, pe baza indicațiilor date pe lumnoschemă, iar în stațiile cu instalații CE, pe baza indicațiilor date pe display;
- b) în stațiile centralizate electromecanice, în cazul în care acarii au vizibilitatea asigurată pe toată lungimea liniei de primire a trenului, verificarea liniei/liniilor și a parcurului de intrare/ieșire se face de la fereastra sau platforma cabinei;
- c) în stațiile înzestrate cu încuietori cu chei cu bloc sau fără bloc, în cazul în care acarii, respectiv revizorii de ace au vizibilitatea asigurată pe toată lungimea liniei/liniilor de primire a trenului, verificarea liniei și a parcurului de intrare/ieșire se face pe teren, din raza de activitate a postului.

(3) Pentru stabilirea stării de liber a parcurului de intrare/ieșire se verifică și porțiunea de linie cuprinsă între semnalul de intrare și vârful primului macaz din parcurul de intrare, linia de garare care intră în parcurul comandat, precum și porțiunea de linie de la ultimul macaz din parcurul de ieșire până la semnalul de intrare din sensul opus de mers.

Art. 163. - (1) În cazul în care acarii, respectiv revizorii de ace nu au vizibilitatea asigurată pe toată lungimea liniei de primire/trecere și a parcurului de intrare/ieșire a trenului,

precum și pe timp cu vizibilitate redusă, verificarea liniei și a parcursului de intrare/ieșire se face de către acarii, revizori de ace și IDM prin deplasarea acestora printre firele liniei, fiecare începând de la locul stabilit în PTE, până la distanța de unde se conving reciproc și în mod neîndoielnic că linia și parcursul de intrare/ieșire a trenului sunt libere.

(2) În cazul în care acarii, respectiv revizorii de ace nu au vizibilitatea asigurată pe toată lungimea liniei de primire/trecere a trenului, precum și pe timp cu vizibilitate redusă, se procedează după caz, astfel:

- a) în cazul trecerii înainte de trenuri pe linii alăturate, se admite verificarea cel mult a două linii de primire/trecere, în ordinea stabilită de IDM. După verificarea liniei pentru primirea primului tren, acarii, respectiv revizorii de ace și IDM se deplasează și verifică linia pentru primirea/trecerea celui de-al doilea tren. Acarii, respectiv revizorii de ace, la înapoierea la posturile de macazuri, verifică linia respectivă deplasându-se printre firele căii până la marca de siguranță; verificarea parcursurilor de intrare se face pentru primul tren odată cu verificarea liniei, iar pentru al doilea tren după sosirea și gararea primului tren;
- b) în cazul primirii a două trenuri prin același capăt al stației, pe linii alăturate și la intervale scurte - când după sosirea primului tren nu mai există timp suficient pentru verificarea liniei și a parcursului de intrare pentru al doilea tren - se procedează în același mod ca la pct. a);
- c) în cazul încrucișărilor de trenuri pe linii alăturate, se verifică parcursul de intrare și linia de primire pentru primul tren, după care se verifică linia de primire pentru al doilea tren, iar acarii respectiv revizorii de ace, la înapoiere, verifică parcursul de intrare pentru cel de-al doilea tren.

Art. 164. - (1) Verificarea liniei și a parcursului de intrare/ieșire se face numai după retragerea și oprirea manevrei.

(2) După verificarea liniilor și a parcursului de intrare/ieșire și constatarea că acestea sunt libere, se interzice efectuarea mișcărilor de manevră pe aceste linii, precum și pe liniile care dau acces la acestea, cu excepția cazurilor prevăzute în prezentul regulament.

(3) IDM trebuie să urmărească și să verifice dacă personalul aplică întocmai reglementările referitoare la verificarea liniei și a parcursului de intrare/ieșire.

Art. 165. - (1) IDM este obligat să asigure linii libere pentru primirea trenurilor.

(2) Liniile stabilite pentru primirea și expedierea trenurilor se folosesc numai în acest scop.

(3) Liniile de primire și expediere se pot ocupa temporar cu vehicule feroviare, numai în următoarele cazuri:

- a) în cazul în care acestea sunt prevăzute în PTE, pe baza graficului de ocupare a liniilor, caz în care IDM comunică ocuparea liniei către operatorul de circulație;
- b) în cazul în care s-a obținut aprobarea scrisă a operatorului de circulație, în situații excepționale bine justificate; după obținerea aprobării, IDM dă posturilor de macazuri, dacă există, dispoziție scrisă privind ocuparea liniilor de primire și expediere.

Art. 166. - În cazul lipsei de linii libere în stații, trenurile pot fi primite și pe linie ocupată sau cu marca de siguranță din capătul opus ocupată, însă numai după ce sunt oprite la semnalul de intrare și s-a înmănat mecanicului ordin de circulație, urmând să fie însoțite de către agentul stației, până la gararea lor pe linia respectivă. Mecanicul urmărește cu atenție linia și ia măsuri pentru oprirea trenului în siguranță.

Art. 167. - (1) La ocuparea liniilor de circulație cu trenuri descompuse, în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, IDM dispozitor restricționează (blochează) efectuarea parcursurilor de circulație pe aceste linii, conform instrucțiunilor de manipulare a instalației.

(2) După expedierea trenului descompus care a staționat mai mult de 72 de ore, IDM verifică pe teren, personal sau printr-un agent din subordinea sa, dacă linia este liberă sau ocupată și dacă indicațiile de pe luminoschemă sau de pe display corespund cu starea de liber sau ocupat a liniei pe teren.

(3) În cazul în care nu există concordanță între aceste indicații și starea liniei pe teren se consideră deranjament, iar IDM îl înscrie în RRLISC și îl aduce la cunoștința personalului de

întreținere.

Art. 168. - (1) Liniile pe care staționează vagoane mai mult de 15 zile sunt considerate linii închise și se înscriu în acest sens de către personalul de întreținere a liniilor în RRLISC.

(2) Înaintea manevrării vagoanelor care au staționat mai mult de 15 zile, personalul de întreținere a liniilor ia măsurile ce se impun pentru redeschiderea liniilor, în vederea manevrării vagoanelor și înscrie condițiile de manevră în RRLISC de la stație.

Art. 169. - (1) Se interzice ocuparea liniilor de evitare și scăpare cu vehicule feroviare.

(2) În stațiile în care se efectuează schimbarea locomotivelor, se atașează sau se detașează locomotive pentru/de la multiplă tracțiune, linia de evitare poate fi ocupată temporar cu aceste locomotive. În acest interval de timp este interzis ca linia de evitare să fie folosită pentru asigurarea condițiilor necesare primirilor, respectiv primirilor și expedierilor simultane de trenuri.

Art. 170. - (1) Trenul care sosește în stație trebuie să fie garat. Un tren se consideră garat atunci când s-a oprit efectiv între mărcile de siguranță de la extremitățile liniei de primire sau între marca de siguranță de la urma trenului și semnalul de ieșire al liniei respective și numai dacă este semnalizat conform reglementărilor în vigoare.

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

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

Art. 171. - (1) În cazul în care datorită lungimii, trenul nu se poate gara între mărcile de siguranță, respectiv între semnalul de ieșire și marca de siguranță de la urma trenului, acarul, respectiv agentul de la urma trenului trebuie să comunice ocuparea mărcii de siguranță către IDM, care dispune după caz:

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

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

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

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

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

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

Art. 172. - În cazul în care există agent la urma trenului, după sosirea și gararea trenului, acesta strânge frâna de mână a vagonului de semnal, coboară și supraveghează trenul de lângă

vagonul de semnal. Frâna de mână se slăbește numai la semnalul “atenție” sau la semnalul “desfă frâna” dat de către mecanic cu fluierul locomotivei, înainte de pornirea trenului.

Art. 173. - (1) În cazul în care necesitățile de exploatare impun oprirea trenului într-o stație prin care urma să treacă fără oprire, se procedează după cum urmează:

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

(2) Modul cum se convinge IDM că trenul este oprit la semnalul de intrare se stabilește în PTE.

Art.174.-(1) În stațiile în care este interzisă primirea simultană a trenurilor, iar de stație se aproprie simultan două trenuri din care cel puțin unul are prevăzută oprire, se procedează astfel:

- a) se primește mai întâi trenul pentru care condițiile de oprire sau demarare de la semnalul de intrare sunt mai puțin favorabile sau trenul care vine de pe o secție de circulație cu BLA, atunci când este urmărit de alt tren;
- b) dacă cele două trenuri vin din sensuri opuse și unul din aceste trenuri nu are oprire în stație, primul tren care se primește este cel cu oprire în stație;
- c) al doilea tren se va primi în stație numai după gararea primului tren.

(2) Modul de procedare pentru fiecare caz în parte trebuie să fie prevăzut în PTE.

Art. 175. - (1) Trenurile care au oprire în stație se primesc cu semnalul de ieșire pe oprire.

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

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

Art. 176. - (1) Semnalul de intrare se pune pe oprire după fiecare tren, după cum urmează:

- a) automat în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, după depășirea joantei izolante de către prima osie a trenului;
- b) de către IDM în stațiile în care acesta manipulează personal semnalul de intrare, imediat după expedierea trenului, pentru trenurile care au o staționare mai mică de 3 minute sau imediat după trecerea fără oprire a trenului, respectiv după oprirea în stație pentru celelalte trenuri;
- c) de către acar sau revizorul de ace, după trecerea ultimului vehicul din tren pe la postul de intrare a trenului, în restul stațiilor.

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

Art. 177. - (1) IDM controlează gararea trenului prin raportarea telefonică a acarului, respectiv a revizorului de ace de la postul de intrare a trenului, cu excepția stațiilor înzestrate cu instalații CED sau CE situate pe secții de circulație cu BLA, în care gararea trenului se verifică

de către IDM prin indicațiile date de instalații pe lumnoschemă sau display.

(2) În situația în care legăturile telefonice între biroul de mișcare și postul de macazuri sunt defecte, IDM se convinge de gararea trenului, personal sau prin raportul verbal al acarului, respectiv al revizorului de ace.

(3) După ce acarul, respectiv revizorul de ace care deservește ultimul aparat de cale al liniei de primire s-a convins că trenul a garat, cheamă la telefon pe IDM dispozitor și posturile de macazuri care au primit comanda de intrare și raportează cu formula:

“Trenul - numărul -s-a garat la linia numărul.....ora ...”,

completată cu eventuale observații referitoare la semnalizarea trenului, după care manipulează macazurile din parcursul de intrare în poziție spre o linie liberă.

(4) În cazul stațiilor înzestrate cu instalații CED sau CE situate pe secții de circulație fără BLA, IDM se convinge personal de gararea trenului. În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE situate pe secții de circulație fără BLA, stabilite de administratorul infrastructurii feroviare, în care IDM nu se poate convinge personal de gararea trenului, modul de verificare și raportare a garării trenului se stabilește în PTE.

Art. 178. - Manipularea macazurilor în poziție spre o linie liberă nu este obligatorie în următoarele cazuri:

- a) în cazul în care timpul de oprire a trenului este mai mic decât timpul necesar aducerii cheilor încuietorilor de macaz pentru manipularea lor spre o linie liberă;
- b) în cazul în care toate liniile stației sunt ocupate; în acest caz macazurile se manipulează în poziție spre o linie pe care nu sunt garate trenuri de călători sau trenuri de marfă având în compunere vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria “explozibile”, “radioactive”, “gaze lichefiate” sau “clor lichid”.

Art. 179. - În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, IDM dispozitor trebuie:

- a) să constate personal sosirea și gararea trenului prin indicațiile de pe lumnoschemă sau display, în cazul în care trenul sosește de pe secție de circulație cu BLA;
- b) să controleze personal oprirea efectivă a trenului; în acest sens, în stațiile în care nu poate controla personal oprirea trenului, se stabilesc prevederi de amănunt în PTE;
- c) să se convingă personal sau prin raportarea din partea agentului stabilit în PTE, că trenul a garat sau a trecut semnalizat conform reglementărilor specifice în vigoare, în cazul în care BLA este defect sau scos din funcțiune precum și în cazul în care trenul sosește de pe secție de circulație fără BLA.

Art. 180. - (1) În situația în care comanda de intrare, ieșire sau trecere este dată în scris, ora garării sau ieșirii trenului se înregistrează simultan atât de către agenții posturilor de macazuri, în registrul de comenzi al postului, cât și de către IDM dispozitor, în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

(2) În situația în care comanda de intrare, ieșire sau trecere se dă verbal și prin bloc, ora garării sau ieșirii trenului se înregistrează numai de către IDM dispozitor, în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

Art. 181. - (1) IDM urmărește executarea corectă a comenzilor și a dispozițiilor date, atât prin indicațiile date de către instalații, cât și prin raportarea de către acari, revizori de ace sau agenții posturilor de barieră.

(2) Semaforul de ieșire se pune pe oprire imediat ce a fost depășit de întreaga garnitură a trenului.

(3) Imediat după ce trenul a ieșit complet depășind ultimul aparat de cale, acarul, respectiv revizorul de ace, cheamă la telefon pe IDM dispozitor și agenții posturilor care au primit comanda și raportează cu formula:

“Trenul - numărul- a ieșit complet, de la liniaîn direcția, ora,”

direcția menționându-se numai dacă este cazul.

(4) În stațiile cu un singur acar pentru ambele capete, când acesta este prezent la intrarea trenului, ieșirea trenului se controlează pe teren, personal de către IDM.

Art.182. - În stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, IDM urmărește executarea corectă a comenzilor și verifică ieșirea completă a trenului prin indicațiile de pe lumnoschemă, respectiv de pe display.

Art. 183. - (1) Se interzice trecerea unui tren fără oprire, printr-o stație în care mersul prevede oprire, fără dispoziția operatorului de circulație transmisă atât stației în care trenul are ultima oprire, cât și stației în care se suprimă oprirea.

(2) Suprimarea opririi și noile condiții de circulație ale trenului se aduc la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație, înmănat în ultima stație cu oprire.

Art. 184. - (1) Se interzice suprimarea opririi trenurilor de călători și mixte în stațiile în care mersul prevede oprire, cu excepția cazurilor prevăzute în prezentul regulament.

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

Art. 185. - În cazul circulației trenurilor de marfă prin stațiile înzestrate cu semnal de intrare care dă indicații asupra poziției semnalului de ieșire, trecerea trenului fără oprire, se face numai pe baza indicației de “liber” a semnalului de ieșire.

Art. 186. - (1) După plecarea sau trecerea unui tren, IDM transmite avizul de plecare stației vecine și/sau postului de mișcare din linie curentă, în sensul de mers, cu formula:

“trenul - numărul -plecat/trecut ora mențiuni ”

Semnătura ”.

(2) Avizul de plecare se completează, după caz, cu următoarele mențiuni:

- a)** cu agent la urma trenului;
- b)** cu L.E. - în cazul sistemului de remorcare cu locomotivă electrică;
- c)** cu transporturi negabaritice, periculoase din categoria „explozibile”, „radioactive”, „clor lichid” sau „gaze lichefiate”;
- d)** pe linie falsă;
- e)** pe linia din stânga a căii duble;
- f)** cu locomotivă dublă/multiplă tracțiune și/sau cu locomotivă intercalată;
- g)** cu locomotivă împingătoare legată la tren și frână;
- h)** cu locomotivă împingătoare nelegată la tren și frână până la km.....;
- i)** cu cheia postului de macazuri de la km.....;
- j)** referitoare la semnalizarea trenului.

Art. 187. - (1) Ora plecării corespunde cu ora punerii trenului în mișcare de către mecanic. Ora de trecere corespunde cu ora când ultimul vagon din tren a trecut prin fața biroului de mișcare.

(2) Ora de garare/trecere/plecare se înregistrează în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare și se comunică operatorului de circulație de către IDM.

(3) IDM de la postul de mișcare din linie curentă transmite avizul de plecare/trecere, concomitent ambelor puncte de secționare (stații) între care este situat postul de mișcare.

Art. 188. - (1) Pe secțiile de circulație neînzestrate cu BLA, IDM dispozitor transmite reavizul de sosire stației vecine care a expediat trenul, imediat după gararea sau trecerea acestuia.

(2) Pe secțiile de circulație înzestrate cu BLA, IDM înregistrează ora garării/trecerii trenului în/prin stație în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare și transmite reavizul de sosire în următoarele cazuri:

- a)** la circulația vehiculelor ușoare care nu șuntează - UAM, trenuri cu boghiuri speciale pentru transportat șine și panouri de cale ferată;
- b)** la schimbarea sistemului de circulație;
- c)** la sosirea unui tren, avizat fără semnale de fine de tren sau cu acestea stinse sau incomplete, numai după ce IDM se convinge că trenul este complet.

(3) Reavizul de sosire a trenului se transmite cu formula:

“Trenul - numărul - sosit, ora , ”

Semnătura ”.

(4) IDM care a expediat trenul urmărește primirea reavizului de sosire de la stația vecină.

(5) Reavizul de sosire a locomotivei împingătoare, care se înapoiază din linie curentă în stația de expediere, se transmite de către IDM din stația de expediere, cu formula:

“Locomotiva împingătoare de la trenul - numărul -..... s-a înapoiat, ora

Semnătura”.

Art. 189. - IDM și mecanicii trenurilor în circulație trebuie să-și comunice și să-și confirme reciproc, prin radiotelefon, următoarele:

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

SECȚIUNEA a 10-a

Sistemele de organizare a circulației trenurilor

Art. 190. - **(1)** În funcție de instalațiile cu care sunt înzestrate stațiile și liniile curente, pentru organizarea circulației trenurilor se utilizează următoarele sisteme:

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

(2) Înainte de trecerea de la un sistem de circulație la altul, IDM sunt obligați să verifice dacă linia curentă între cele două stații vecine este liberă, precizând fiecare în scris, prin schimb de telefonograme efectuat pe circuitul operatorului de circulație și în prezența acestuia, ultimul tren circulat între cele două stații, pe fiecare fir de circulație când este cazul; schimbul de telefonograme se înregistrează de către cei doi IDM în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, iar de către operatorul de circulație în registrul de dispoziții. Operatorul de circulație verifică pe graficul de circulație dacă datele comunicate de către IDM se confirmă, declară că linia curentă este liberă și dă dispoziție, prin telefonogramă, pentru trecerea la circulația trenurilor în noul sistem de circulație.

(3) Când instalația TC a operatorului de circulație nu funcționează, trecerea de la un sistem de circulație la altul se face numai de către IDM dispozitori, prin schimbul de telefonograme arătat mai sus.

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

SECȚIUNEA a 11-a

Cererea și obținerea căilor libere

Art. 191. - **(1)** Schimbul de telefonograme, pentru cererea și obținerea căilor libere între stațiile vecine, se face personal de către IDM dispozitori sau de către IDM localiști, după caz, numai prin instalațiile TC pentru cererea și obținerea căilor libere.

(2) Pentru toate sistemele de circulație, IDM, imediat după luarea serviciului în primire, comunică IDM din stațiile vecine, prin circuitul telefonic special afectat pentru cererea și obținerea căilor libere, funcția și numele lui; comunicarea se notează în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, cu număr și oră, atât de către IDM care o transmite, cât și de către IDM care o primește. Dacă există dubii asupra identității persoanei care face această comunicare, IDM solicită operatorului de circulație să confirme identitatea acesteia.

(3) În cazul în care circuitele telefonice utilizate pentru cererea și obținerea căilor libere sunt defecte, se poate întrebuința unul din următoarele mijloace de comunicații:

- a)** circuitul telefonic pentru posturile de barieră din linie curentă, acolo unde există;
- b)** circuitul telefonic cu operatorul de circulație;
- c)** alte circuite telefonice CFR;
- d)** circuitul telefonic din rețeaua publică, dacă există;

e) radiotelefoane din rețeaua proprie CFR.

(4) Trecerea de la circuitele telefonice utilizate pentru căile libere, la celelalte mijloace de comunicații, se face numai în urma unui schimb de telefonograme între IDM respectivi.

(5) În cazul în care IDM dintr-o stație nu poate lua legătura cu IDM din stația vecină, prin nici unul din circuitele telefonice menționate, se procedează conform prevederilor din prezentul regulament, referitoare la întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație.

Art. 192. - (1) Cererea căii libere, acordarea, obținerea, consimțământul privind acordarea căii libere, neacordarea sau anularea căii libere, precum și avizele de plecare/trecere și reavizele de sosire ale trenurilor se înregistrează în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

(2) Înregistrările se fac numai de IDM care cere și obține calea liberă, respectiv acordă calea liberă sau consimțământul pentru calea liberă, în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, cu cerneală sau pastă de culoare albastră sau neagră, în momentul primirii sau transmiterii comunicării.

(3) În registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare nu se admit ștersături. Orice înscriere greșită se anulează printr-o linie, iar datele corecte se înscriu din nou. Ruperea filelor din registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare este interzisă.

Art. 193. - În cazul primirii trenurilor, în stațiile în care IDM dispozitor este ajutat de către IDM localist, pentru primirea și transmiterea căii libere, avizului de plecare și reavizului de sosire, se procedează astfel:

- a) IDM localist acordă cale liberă stației vecine pentru un tren, numai după ce IDM dispozitor înscrie observațiile și semnează în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, notând ora; în lipsa observațiilor, IDM dispozitor semnează notând numai ora;
- b) după primirea avizului de plecare a trenului de la stația vecină, IDM localist îl înregistrează și îl aduce verbal la cunoștința IDM dispozitor;
- c) după gararea trenului, IDM dispozitor comunică verbal ora garării către IDM localist, care o înregistrează în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare;
- d) după înregistrarea orei de garare, IDM localist transmite reavizul de sosire stației vecine care a expedit trenul.

Art. 194. - În cazul expedierii trenurilor, în stațiile în care IDM dispozitor este ajutat de către IDM localist, pentru cererea și obținerea căii libere se procedează după cum urmează:

- a) IDM dispozitor, având trenul gata de expediere, solicită verbal IDM localist să ceară cale liberă stației spre care urmează să se expedieze trenul;
- b) cererea și obținerea căii libere, precum și eventuale observații sunt aduse la cunoștință IDM dispozitor, sub semnătură.

Art. 195. - În cazurile prevăzute la art. 189 și art. 190, IDM localist transmite operatorului de circulație datele privind circulația trenului prin stație.

Art. 196. - (1) Când circulația trenurilor se face pe baza înțelegerii telefonice, IDM trebuie să ceară și să acorde cale liberă cu următoarele formule:

- a) IDM din stația expeditoare cere cale liberă cu:

Formula nr. 1

“Din numărulora

Liber trenul numărul?”

- b) IDM din stația primitoare răspunde cu:

Formula nr. 2

“Din numărulora

Primesc trenul numărul ”

Semnătura ”

În cazul expedierii trenului spre stația vecină, cu oprire neprevăzută în mers, în linie curentă, calea liberă se cere și se acordă cu formulele 1 și 2 la care se adaugă mențiunea:

“cu oprire la kmtimp deminute”.

- c) dacă trenul pentru care se cere cale liberă nu poate fi primit din motive justificate, IDM din stația primitoare răspunde imediat cu:

Formula nr. 3***“Calea ocupată.******Semnătura”***

Această formulă nu trebuie să conțină preambul.

După eliminarea cauzelor care au împiedicat primirea trenului, IDM din stația primitoare cheamă din proprie inițiativă stația expeditoare, solicitând repetarea cererii de cale liberă.

- d) dacă trenul pentru care s-a obținut cale liberă, din anumite motive nu poate fi expedit, IDM din stația expeditoare anulează calea liberă cu:

Formula nr. 4***“Din.....numărul.....ora.....******Trenul numărulreținut în stația.....******Calea liber numărulse anulează.******Semnătura”***

Dacă pentru trenul respectiv s-a dat și comanda de ieșire, IDM anulează mai întâi comanda de ieșire și numai după aceea anulează calea liberă.

- e) dacă trenul pentru care s-a acordat cale liberă nu mai poate fi primit, IDM din stația primitoare transmite stației expeditoare telefonograma cu:

Formula nr. 5***“Din.....numărul.....ora....******Rețineți trenul numărulîn stația.....din cauza.....******Semnătura.....”***

Dacă reținerea trenului este posibilă, IDM din stația expeditoare anulează mai întâi comanda de ieșire și numai după aceea răspunde stației primitoare cu formula nr. 4; în cazul în care trenul a plecat, IDM din stația expeditoare comunică avizul de plecare.

Dacă la cererea și obținerea căii libere a participat și IDM de la un post de mișcare din linie curentă, formulele 4 și 5 se transmit și acestuia.

- f) în cazul în care IDM dintr-o stație situată pe o secție de circulație înzestrată cu BLA, nu mai poate primi trenuri la sector de bloc, acesta transmite stației expeditoare telefonograma cu:

Formula nr. 6***„Din numărulora******Nu mai expediați trenuri la sector de bloc din cauza******Semnătura”***

- g) după înlăturarea cauzelor care nu au permis primirea trenurilor la sector de bloc, IDM transmite stației expeditoare, telefonograma cu:

Formula nr. 7***„Din numărulora******Expediați trenurile la sector de bloc.******Semnătura”***

Pe secțiile de circulație cu cale dublă înzestrate cu BLA cu sens banalizat, formulele nr. 6 și nr. 7 se completează cu una din mențiunile: „*pe firul I*”, „*pe firul II*” sau „*pe ambele fire*”, după caz.

Pe secțiile de circulație înzestrate cu BLA, în cazul efectuării manevrei cu depășirea limitei incintei stației, se transmite mai întâi formula nr. 6 stației spre care urmează să se facă depășirea limitei incintei stației. După retragerea și oprirea manevrei în incinta stației, se va transmite formula nr. 7.

- h) în cazul în care între două stații vecine există o linie sau o grupă de linii aparținând unui operator economic, racordate din linia curentă și deservite de un post ajutător de mișcare în linie curentă, la îndrumarea trenului/convoifului de manevră pe aceste linii, stația expeditoare cere cale liberă de la stația vecină cu formula nr. 1, la care adaugă mențiunea:

„cu destinația linia (grupa de linii) - denumirea operatorului economic (denumirea grupei de linii) -”.

IDM din stația vecină răspunde cu:

Formula nr. 8

„Din.....numărul.....ora....

Puteți expedia trenul/convoiul de manevră numărulpe linia (grupa de linii) - denumirea operatorului economic (denumirea grupei de linii) -

Semnătura”

În acest caz, după gararea trenului/convoiului de manevră pe linia respectivă, IDM de la postul ajutător de mișcare manipulează și asigură macazurile, deservite de acest post, în poziția normală și raportează gararea completă a trenului/convoiului de manevră către IDM dispozitor din stația de care aparține postul ajutător de mișcare. Numai după aceasta IDM dispozitor transmite reavizul de sosire stației vecine și din acest moment linia curentă devine liberă pentru circulația trenurilor.

- i) în cazul expedierii trenului/convoiului de manevră de pe linia sau grupa de linii prevăzute la lit. h), către una din stațiile vecine, în urma solicitării verbale a IDM care deservește postul ajutător de mișcare în linie curentă, IDM dispozitor din stația de care aparține postul ajutător de mișcare în linie curentă cere cale liberă stației vecine cu formula nr.1 la care se adaugă mențiunea:

“de pe linia (grupa de linii) - denumirea operatorului economic (denumirea grupei de linii) - la stația.....”.

IDM din stația vecină răspunde cu:

Formula nr. 9

“Din.....numărul.....ora.....

Puteți expedia trenul/convoiul de manevră - numărul.....de pe linia (grupa de linii) - denumirea operatorului economic (denumirea grupei de linii) -la stația

Semnătura.....”

În acest caz, după sosirea trenului/convoiului de manevră în stație și după primirea raportării de la IDM care deservește postul ajutător de mișcare în linie curentă, că macazurile au fost manipulate și asigurate în poziția normală, IDM dispozitor din stația de care aparține postul, transmite stației vecine reavizul de sosire și numai după aceasta linia curentă devine liberă pentru circulația trenurilor.

- j) în cazul în care între două stații vecine există o linie de cale ferată aparținând unui operator economic cu racordare în linie curentă, deservită de un post de macazuri în linie curentă, pentru îndrumarea pe linia respectivă a unui tren/convoi de manevră cu înapoiere în stația de îndrumare, cererea căii libere de către IDM din stația expeditoare, de la stația vecină, se face cu formula 1 la care se adaugă mențiunea:

“pe linia ferată industrială (grupa de linii)- denumirea operatorului economic (denumirea grupei de linii) - cu înapoiere în stația ora ... ”.

IDM din stația vecină răspunde cu:

Formula nr. 10

“Dinnumărulora.....

Puteți expedia trenul/convoiul de manevră - numărul - pe linia ferată industrială (grupa de linii) - denumirea operatorului economic (denumirea grupei de linii) -..... cu înapoiere în stația ora

Semnătura”

În acest caz, după înapoierea trenului/convoiului de manevră în stație și după primirea raportării că macazurile de la postul de macazuri în linie curentă au fost manipulate și asigurate în poziția normală, IDM dispozitor din stația de care aparține postul, transmite stației vecine reavizul de sosire și numai după aceasta linia curentă devine liberă pentru circulația trenurilor.

Din momentul obținerii căii libere și până în momentul transmiterii reavizului de sosire, după înapoierea trenului/convoiului de manevră în stație, linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată.

- (2) În cazul în care la schimbul de telefonograme este necesar, ca pe lângă stația

expeditoare și stația primitoare, să participe și alte stații sau posturi de mișcare, acestea, dacă nimic nu se opune, vor consimți la calea liberă cu:

Formula nr. 11

“Din numărul ora

Consimt.

Semnătura”

Prevederi de amănunt cu privire la utilizarea formulei nr. 11 se stabilesc în PTE.

(3) În cazul în care un operator de manevră feroviară sau de transport feroviar trebuie să efectueze manevră cu ieșirea convoiului de manevră de pe liniile stației în linie curentă, cu depășirea limitei incintei stației și înapoierea acestuia pe liniile stației, pentru cererea și acordarea căii libere se utilizează formulele 1 respectiv 10, cu adaptarea termenilor corespunzători la situația concretă. În acest caz, după înapoierea convoiului de manevră pe liniile stației, IDM dispozitor transmite reavizul de sosire stației vecine și din acest moment linia curentă devine liberă pentru circulația trenurilor.

(4) În cazul în care un operator de manevră feroviară sau de transport feroviar trebuie să efectueze manevră cu ieșirea convoiului de manevră de pe linia unui operator economic deservit de un post ajutător de mișcare în linie curentă, cu înapoiere pe linia operatorului economic, pentru cererea și acordarea căii libere se utilizează formulele 1 și 10, cu adaptarea termenilor corespunzători la situația concretă. În acest caz, după gararea convoiului de manevră pe linia operatorului economic, IDM de la postul ajutător de mișcare manipulează și asigură macazurile de la post în poziția normală și raportează gararea completă a trenului/convoiului de manevră către IDM dispozitor din stația de care aparține postul ajutător de mișcare; numai după aceasta, IDM dispozitor transmite reavizul de sosire stației vecine și din acest moment linia curentă devine liberă pentru circulația trenurilor.

(5) În cazul expedierii unui tren cu locomotivă împingătoare, care circulă nelegată la tren și frână, până la un anumit punct din linie curentă, de unde locomotiva împingătoare se înapoiază în stația de expediere, calea liberă se cere și se acordă cu formulele nr. 1 și 2, la care se adaugă mențiunea:

“cu locomotivă împingătoare nelegată la tren și frână, care de la km se înapoiază în stația

(6) În cazul expedierii unui tren pe linie falsă, formulele de cale liberă se completează cu mențiunea: **“pe linie falsă”**.

(7) În cazul expedierii unui tren cu agent la urmă, formulele de cale liberă se completează cu mențiunea: **“cu agent la urmă”**.

(8) În cazul în care IDM din stația vecină trebuie înștiințat asupra unor condiții speciale de primire a trenului, precum și în cazul în care mecanicul trebuie să fie înștiințat asupra unor condiții speciale de circulație, în cererea și acordarea căii libere se menționează și aceste condiții.

SECȚIUNEA a 12-a

Reglementări privind ocuparea liniei curente

Art. 197. - (1) Ocuparea liniei curente de către un tren se face numai în baza ordinului de plecare.

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

- a) IDM prin semnalul **“pornirea trenului”** și indicația de liber a semnalului de ieșire al fiecărei linii, acolo unde există. În cazul în care nu există semnal de ieșire de la linia respectivă sau există semnal de ieșire de grup, fără indicator de linie sau cu indicator de linie stins iar în stație se află mai multe trenuri de expediat în aceeași direcție, IDM dă semnalul **“pornirea trenului”** de lângă locomotiva trenului care se expediază;
- b) un agent, prin semnalul **“pornirea trenului”** și indicația de liber a semnalului de ieșire, în stațiile de pe secțiile cu sistem de circulație dispecer sau în anumite stații înzestrate cu instalații CED sau CE, cu aprobarea administratorului infrastructurii feroviare;

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

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

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

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

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

Art. 198. - (1) În cazurile prevăzute la art.197 alin. (5) literele c), d) și e) când semnalul **“pornirea trenului”** nu poate fi dat de lângă locomotivă de către IDM, ordinul de plecare a trenului se dă prin ordin de circulație cu mențiunea **“Liber de la linia ...la stația.....”** înmănat mecanicului, din ordinul IDM, de către un alt agent din subordinea sa.

(2) În stațiile cu semnale de ieșire neintroduse în bloc sau neînzestrate cu semnale de ieșire, înmânarea ordinului de circulație se poate face numai după raportarea executării comenzii de ieșire. În aceste cazuri IDM dispozitor transmite telefonic ordinul de expediere acarului, respectiv revizorului de ace, cu formula:

“Expediați trenul numărul.....de la linia ...”, la care se adaugă și eventualele observații. Acarul, respectiv revizorul de ace completează direct ordinul de circulație cu numărul trenului, data și eventualele observații, precum și mențiunea:

“Liber de la linia ... la stația”, repetă ordinul, semnează și înmânează originalul ordinului de circulație mecanicului, care semnează pe copie.

(3) Înmânarea ordinului de circulație se face numai în cazul în care nu s-a executat sau nu se execută altă comandă de ieșire/trecere în aceeași direcție de mers.

(4) Mecanicul pune trenul în mișcare numai după primirea ordinului de circulație și a indicației de liber a semnalului de ieșire, dacă acesta există.

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

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

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

Art. 199. - Trecerea trenurilor care circulă fără oprire prin punctele de secționare se face pe baza indicației de liber a semnalului de ieșire, iar prin punctele de secționare fără semnal de

ieșire, se face pe baza semnalului **“trecerea fără oprire”** dat de către IDM.

Art. 200. - Ordinul de plecare pentru trenurile care pleacă dintr-un punct de secționare, pe timp cu vizibilitate redusă sau când nu se poate observa de către mecanic indicația de liber a semnalului de ieșire, în cazul tuturor sistemelor de circulație, se dă prin:

a) semnalul **“pornirea trenului”** dat de către IDM de lângă locomotivă, la trenurile de călători și mixte;

b) ordin de circulație înmănat mecanicului printr-un agent, la trenurile de marfă.

Art. 201. - (1) În cazul în care locomotiva trenului se află după semnalul de ieșire, ordinul de plecare se dă prin ordin de circulație înmănat mecanicului, în care se menționează indicația semnalului de ieșire și se completează cu:

“Trenul număruleste liber la stația.....”.

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

Art. 202. - (1) În cazul în care după darea ordinului de plecare, trenul este oprit în incinta stației înzestrată cu semnal de ieșire, continuarea mersului se face astfel:

a) dacă locomotiva trenului a oprit înaintea semnalului de ieșire, continuarea mersului se face numai după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea, pe baza indicației de liber a semnalului de ieșire. Dacă semnalul de ieșire nu se poate manipula pe liber, continuarea mersului se face în condițiile prevăzute pentru depășirea semnalului de ieșire pe oprire;

b) dacă locomotiva trenului a oprit după depășirea semnalului de ieșire cu indicația de “liber”, continuarea mersului se face conform prevederilor art. 201 alin. (1), după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea;

c) dacă trenul a fost expedit cu semnalul de ieșire pe oprire și locomotiva trenului a oprit înaintea semnalului de ieșire sau după depășirea lui, continuarea mersului se face după înlăturarea cauzelor care au impus oprirea, și în baza ordinului de circulație care a fost înmănat mecanicului, la expediere;

d) dacă trenul a fost expedit dintr-o stație de pe o secție de circulație înzestrată cu BLA cu semnalul de ieșire pe liber și trenul a oprit după ce locomotiva a depășit semnalul de ieșire pe oprire, din cauza schimbării indicației acestuia în fața trenului, pentru expedierea trenului se procedează ca și în cazul defectării semnalului luminos de ieșire din stațiile de pe secții de circulație înzestrate cu BLA;

e) în cazul în care trenul a fost expedit cu semnalul de ieșire pe liber dintr-o stație de pe o secție fără BLA și locomotiva trenului a oprit după depășirea semnalului de ieșire pe oprire, din cauza schimbării indicației acestuia în fața trenului, continuarea mersului se face după verificarea parcursului de ieșire și numai în baza ordinului de circulație, cu mențiunea:

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

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

(3) În cazurile prevăzute la art. 201 și art. 202 alin (1), înmânarea ordinului de circulație se poate face, din ordinul IDM și de către un alt agent din subordinea acestuia.

SECȚIUNEA a 13-a

Circulația trenurilor după sistemul înțelegerii telefonice

Art. 203. - Circulația trenurilor după sistemul înțelegerii telefonice se face la interval de stație, pe bază de cale liberă.

Art. 204. - (1) După acordarea căii libere stației vecine și înregistrarea ei în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, pentru primirea trenurilor, IDM dispozitor este obligat să execute în ordine următoarele:

- a) să înregistreze avizul de plecare transmis de către stația vecină;
 - b) să dea ordin de retragere și oprire a manevrei, precum și de verificare a liniei de primire și a parcursului de intrare a trenului;
 - c) să se convingă că manevra a fost retrasă și oprită și să urmărească sau să ia parte efectiv la verificarea liniei;
 - d) să dea dispoziție de închidere a barierei/barierelor, respectiv să închidă bariera/barierele din stație;
 - e) să dea comandă de intrare a trenului, respectiv să execute în bloc parcursul de intrare și să verifice pe lumnoschemă sau pe display, executarea corectă a parcursului; comanda de intrare a trenului se dă numai după verificarea și constatarea stării de liber a liniei de primire;
 - f) să manipuleze personal semnalul de intrare pe liber sau să dea dispoziție revizorului de ace, respectiv acarului, pentru manipularea semnalului de intrare pe liber;
 - g) să întâmpine trenul și să-l supravegheze prin defilare până la garare;
 - h) să se convingă că trenul a garat;
 - i) să transmită stației vecine reavizul de sosire;
 - j) să raporteze operatorului de circulație ora garării trenului și linia pe care a garat.
- (2) IDM dispozitor verifică indicația semnalului de intrare prin indicatorul repetitor din biroul de mișcare, acolo unde există, sau prin raportarea acarului sau a revizorului de ace care a manipulat semnalul.
- (3) Semnalul de intrare se manipulează pe liber pentru fiecare tren în parte.
- (4) În stațiile situate pe secții de circulație pe care panta medie ponderată spre stație, pe distanța de frânare înaintea semnalului de intrare depășește 15 %, iar parcursul de primire a trenului nu este liber, se interzice IDM dispozitor să acorde cale liberă stației vecine pentru expedierea unui tren.

Art. 205. - Pentru expedierea trenurilor, IDM dispozitor este obligat să execute în ordine următoarele:

- a) să dea ordin de retragere și oprire a manevrei, precum și de verificare a parcursului de ieșire;
- b) să se convingă că linia curentă până la stația vecină nu este ocupată cu trenuri sau cu vehicule care se pot scoate de pe linie cu brațele și care circulă pe bază de cale liberă;
- c) să ceară și să obțină cale liberă de la stația vecină spre care se expediază trenul și să o înregistreze imediat în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare;
- d) să dea dispoziție de închidere a barierei/barierelor, respectiv să închidă bariera/barierele din stație;
- e) să anunțe trenul la posturile de barieră din linie curentă;
- f) să dea comandă de ieșire a trenului, respectiv să execute în bloc parcursul de ieșire și să verifice pe lumnoschemă sau pe display, executarea corectă a parcursului;
- g) să manipuleze personal sau să dispună prin bloc manipularea semnalului de ieșire pe liber, iar în stațiile prevăzute cu încuieri cu chei fără bloc, să dea dispoziție revizorului de ace sau acarului pentru manipularea semnalului de ieșire pe liber; semnalul de ieșire se manipulează pe liber pentru fiecare tren în parte, după efectuarea comenzii de ieșire;
- h) să verifice indicația de liber a semnalului de ieșire prin semnalele repetitoare din biroul de mișcare sau prin raportarea acarului respectiv a revizorului de ace care a manipulat semnalul în cazul în care nu există semnale repetitoare în biroul de mișcare;
- i) să dea personal semnalul *“pornirea trenului”*, respectiv să transmită ordinul de plecare a trenului conform reglementărilor privind ocuparea liniei curente;
- j) să supravegheze prin defilare ieșirea trenului și să înregistreze raportarea ieșirii complete a trenului din stație;
- k) să transmită stației vecine avizul de plecare;
- l) să raporteze operatorului de circulație ora plecării și linia de pe care a plecat trenul.

SECȚIUNEA a 14-a

Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie automat

Art. 206. - Pe secțiile de circulație înzestrate cu BLA, circulația trenurilor se face la intervale de sector de bloc.

Art. 207. - Pentru primirea trenului, IDM dispozitor este obligat să execute în ordine următoarele:

- a) să înregistreze avizul de plecare a trenului, transmis de la stația vecină;
- b) să dea ordin de retragere și oprire a manevrei;
- c) să închidă, respectiv să dea ordin de închiderea barierelor din incinta stației;
- d) să verifice pe lumnoschemă sau pe display dacă linia de primire și parcursul de intrare sunt libere;
- e) să execute parcursul de intrare, respectiv să manipuleze semnalul de intrare pe liber și să verifice pe lumnoschemă sau pe display executarea corectă a parcursului;
- f) să întâmpine trenul și să-l supravegheze prin defilare până la garare;
- g) să se convingă că trenul a garat;
- h) să înregistreze ora și linia garării, să transmită reavizul de sosire atunci când este cazul și să raporteze operatorului de circulație.

Art. 208. - (1) În cazul circulației trenurilor după sistemul BLA, trenul se expediază fără consimțământul prealabil al IDM dispozitor din stația primitoare vecină, pe baza indicației de liber a semnalului luminos de ieșire.

(2) Pentru expedierea unui tren, IDM dispozitor este obligat să execute în ordine următoarele:

- a) să se convingă că linia curentă până la stația vecină nu este ocupată de UAM sau de vehicule cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele;
- b) să verifice primirea reavizului de sosire de la stația vecină, dacă este cazul;
- c) să retragă și să oprească manevra;
- d) să închidă, respectiv să dea ordin de închidere a barierelor din incinta stației;
- e) să anunțe trenul la posturile de barieră din linie curentă;
- f) să execute parcursul de ieșire și să verifice pe lumnoschemă sau pe display dacă acesta corespunde pentru trenul, linia și direcția comandată și dacă semnalele de ieșire, respectiv de parcurs, acolo unde există, sunt pe liber;
- g) să dea personal semnalul „*pornirea trenului*” sau să transmită ordinul de plecare al trenului;
- h) să supravegheze trenul prin defilare la plecarea sau trecerea acestuia;
- i) să verifice pe lumnoschemă sau pe display, ieșirea completă a trenului;
- j) să transmită stației vecine avizul de plecare;
- k) să raporteze operatorului de circulație ora plecării/trecerii trenului, precum și linia de expediere/trecere.

(3) UAM și trenurile care au în compunere vehicule feroviare care nu șuntează sigur nu se expediază la sector de bloc între ele. Aceste vehicule sau trenuri se pot expedia după un tren (care șuntează sigur) la sector de bloc. Expedierea altui tren după acestea se face numai după primirea reavizului de sosire de la stația vecină.

În cazul stațiilor înzestrate cu instalații CED sau CE, în PTE se stabilesc prevederi de amănunt privind modul de verificare a stării de liber pe teren a secțiunilor izolate după expedierea/trecerea sau gararea trenurilor care au în compunere vehicule feroviare care nu șuntează sigur.

(4) În cazul în care necesitățile impun expedierea unui tren de pe o linie neînzestrată cu semnal luminos de ieșire, expedierea se face în condițiile prevăzute pentru cazurile defectării semnalului luminos de ieșire.

(5) În cazul în care pentru expedierea unui tren, orientarea automată a BLA nu este posibilă, este necesară schimbarea orientării BLA din butoanele special destinate; pentru aceasta IDM dispozitor face mai întâi verificarea liniei curente împreună cu operatorul de circulație și cu IDM dispozitor din stația vecină, astfel cum este prevăzut la art.190 alin. (2) și dacă linia curentă este

liberă se consideră deranjament al instalației, se consemnează în RRLISC, procedându-se în continuare conform prevederilor din instrucțiunile de manipulare a instalațiilor.

(6) Înapoierea în stație a unui tren expediat până la un punct din linie curentă, respectiv a locomotivei împingătoare nelegată la tren, se face în baza condițiilor fixate prin ordinul de circulație.

Art. 209. -(1) Dacă mecanicul unui tren constată că două sau mai multe semnale luminoase de trecere ale BLA dau indicația roșu, dau indicații dubioase sau sunt stinse, este obligat să comunice prin radiotelefon către IDM dispozitor din prima stație, denumirea semnalelor luminoase de trecere ale BLA care dau indicația roșu, dau indicații dubioase sau sunt stinse. În cazul în care radiotelefonul nu funcționează, mecanicul oprește trenul în prima stație, chiar dacă acesta nu are oprire și comunică IDM dispozitor cele constatate.

(2) După primirea și înscrierea în RRLISC a comunicării prevăzute la alin. (1), IDM dispozitor avizează operatorul de circulație și personalul de întreținere a instalațiilor SCB. Până în momentul stabilirii de către personalul de întreținere a instalațiilor a cauzelor nefuncționării semnalelor luminoase de trecere ale BLA și a condițiilor de circulație, circulația trenurilor se face în baza înțelegerii telefonice-cale liberă, atât pe linie simplă, cât și pe linie dublă.

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

–„circulați până la stația.....pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă”;

–„nu opriți în fața semnalelor luminoase de trecere (denumirea BL urmată de numărul semnalului) cu indicația roșu, cu indicații dubioase sau stinse, cu excepția semnalelor luminoase de trecere ale BLA care fac și funcția de semnale de avarie la trecerile la nivel”;

–„circulați cu viteza de cel mult 20 km/h pe sectoarele de bloc acoperite de semnalele luminoase de trecere (denumirea BL urmată de numărul semnalului)”.

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

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

–„circulați până la stația.....pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă”;

–„circulați cu viteză stabilită fără să opriți în fața semnalelor luminoase de trecere(denumirea BL urmată de numărul semnalului; se trec semnalele de trecere ale BLA menționate în ordinul de circulație înmănat mecanicului primului tren, conform prevederilor de la alin. (3)) cu indicația roșu, cu indicații dubioase sau stinse, cu excepția semnalelor luminoase de trecere ale BLA care fac și funcția de semnale de avarie la trecerile la nivel”.

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

(6) Dacă mecanicul comunică IDM dispozitor că a constatat deteriorări la linie, se

procedează potrivit prevederilor din Partea a III-a, Cap. II, Secțiunea a 10-a a prezentului regulament și cu respectarea celorlalte reglementări specifice.

Art. 210. - Când IDM dispozitor constată că BLA nu funcționează, va înscrie acest fapt în RRLISC, va aviza imediat operatorul de circulație și personalul de întreținere a instalațiilor SCB, iar circulația trenurilor se va face în baza înțelegerii telefonice-cale liberă. Până în momentul stabilirii de către personalul de întreținere a cauzelor nefuncționării BLA și a condițiilor de circulație, trenurile circulă în condițiile prevăzute în Regulamentul de semnalizare CFR și instrucțiunile de manipulare a instalațiilor SCB din stația care expediază trenul; condițiile de circulație se avizează mecanicului prin ordin de circulație.

Art. 211. - (1) BLA poate fi declarat defect și scos din funcțiune, dacă este cazul, numai de către personalul de întreținere a instalațiilor SCB. Personalul de întreținere a instalațiilor SCB înscrie în RRLISC cauzele defectării, scoaterea din funcțiune, precum și condițiile în care se face circulația trenurilor sau le comunică din linie curentă prin instalații TC, caz în care înscrierea în RRLISC se face de către IDM dispozitor. IDM dispozitor comunică operatorului de circulație scoaterea din funcțiune a BLA și avizează pe șeful stației. Scoaterea din funcțiune a BLA este adusă la cunoștință de către operatorul de circulație tuturor stațiilor de pe secția respectivă, prin dispoziție scrisă.

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

(3) Operatorul de circulație stabilește împreună cu IDM dispozitori trenurile care nu au fost avizate în ultima stație în care au avut oprire și dispune măsuri de oprire a acestor trenuri și de avizare a mecanicilor asupra condițiilor de circulație pe distanța de circulație pe care BLA este scos din funcțiune.

Art. 212. - În cazul în care scoaterea din funcțiune a BLA este programată și avizată din timp, ca urmare a executării unor lucrări, iar personalul interesat, inclusiv al operatorilor de transport feroviar, este instruit din prescripțiile de lucru privind circulația pe perioada lucrărilor - întocmite de administratorul infrastructurii feroviare - mecanicul nu se mai avizează prin ordin de circulație despre scoaterea din funcțiune a BLA. În acest caz semnalele luminoase de trecere ale BLA se semnalizează conform Regulamentului de semnalizare CFR ca semnale scoase din funcțiune.

Art. 213. - (1) Repunerea în funcțiune a BLA se face numai de către personalul de întreținere a instalațiilor SCB, care stabilește și condițiile de circulație, dacă este cazul. În cazul în care repunerea în funcțiune a BLA se face după terminarea lucrărilor prevăzute la art.212, IDM care a primit comunicarea de repunere în funcțiune a BLA, încunoștințează despre acest lucru pe operatorul de circulație pentru verificarea liniei curente și trecerea la circulația trenurilor pe baza BLA. Operatorul de circulație avizează toate stațiile de pe secția pe care conduce circulația trenurilor despre repunerea în funcțiune a BLA și trecerea la circulația trenurilor după sistemul BLA.

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

Art. 214. - Când instalația TC a operatorului de circulație nu funcționează, încunoștințarea mecanicului despre scoaterea din funcțiune, respectiv despre repunerea în funcțiune a BLA se face de către IDM din stațiile care delimitează distanța de circulație între care BLA a fost scos din funcțiune.

SECȚIUNEA a 15-a

Circulația trenurilor după sistemul blocului de linie semiautomat

Art. 215. - (1) Pe secțiile de circulație înzestrate cu instalații de bloc de linie semiautomat, circulația trenurilor se face la interval de stație. Expedierea trenurilor se face după ce s-a obținut, prin aparatul de bloc, consimțământul de expediere al stației spre care se expediază trenul.

(2) Înainte de expedierea trenurilor, IDM trebuie să stabilească înțelegerea telefonică cu IDM din stația vecină pentru obținerea consimțământului de expediere a fiecărui tren și cu operatorul de circulație, pentru stabilirea ordinii de expediere a trenurilor.

(3) La primirea și expedierea trenurilor din stațiile situate pe secții de circulație înzestrate cu bloc de linie semiautomat, IDM și acarii trebuie să execute aceleași operații ca și cele prevăzute în cadrul sistemului înțelegerii telefonice, cu excepția cererii și acordării căii libere.

(4) După sosirea trenului, IDM pune pe oprire semnalul de intrare, dacă acesta nu revine automat pe oprire și dă prin bloc reavizul de sosire punctului de secționare vecin, numai după ce s-a convins că trenul a garat.

În stațiile înzestrate cu instalații CED deservite numai de IDM, acesta se convinge personal că trenul a garat, conform modului de lucru stabilit în PTE .

Art. 216. - (1) La întreruperea funcționării blocului de linie semiautomat, precum și în cazul în care se expediază un tren de la o linie neînzestrată cu semnal de ieșire, circulația trenului se face pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă, iar mecanicul este avizat prin ordin de circulație că trenul circulă pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă.

(2) Pentru expedierea unui tren până la un punct din linie curentă sau la scoaterea unui convoi de manevră dincolo de limita incintei stației, cu înapoiere în stația de expediere, IDM procedează astfel:

- a) cere aprobare de la operatorul de circulație;
- b) cere prin bloc consimțământul de expediere de la stația vecină;
- c) execută comanda în bloc și pune pe liber semnalul de ieșire;
- d) înmânează mecanicului ordin de circulație în care menționează condițiile de circulație sau manevră, precum și de înapoiere în stație.

SECȚIUNEA a 16-a

Circulația trenurilor la interval de post de mișcare

Art. 217. - (1) Circulația trenurilor, în cazul în care între două stații există un post de mișcare, se face utilizând formulele de la art. 196 alin. (1) și (2) după cum urmează:

- a) stația, care are de expedit un tren, cere cale liberă stației vecine cu formula nr.1, la care stația vecină - dacă nimic nu se opune - răspunde cu formula nr.2, iar postul de mișcare - dacă nimic nu se opune- cu formula nr.11.
- b) stația, care expediază trenul, transmite avizul de plecare simultan stației vecine și postului de mișcare.
- c) IDM de la postul de mișcare, pe baza căii libere dată de stația vecină, manipulează semnalul de trecere pe liber. După trecerea trenului, IDM manipulează semnalul pe oprire și transmite avizul de trecere a trenului simultan ambelor stații.

(2) Stația, care a expedit trenul, dacă mai are de expedit un tren într-o altă direcție de mers, la interval de post, după primirea avizului de trecere a primului tren pe la postul de mișcare, cere cale liberă stației vecine, cu formula nr.1, la care stația vecină - dacă nimic nu se opune - răspunde cu formula nr. 2, iar postul de mișcare - dacă nimic nu se opune - cu formula nr. 11.

(3) IDM de la postul de mișcare nu va pune semnalul de trecere pe liber pentru al doilea tren, decât după primirea reavizului de sosire pentru primul tren de la stația vecină.

(4) Avizele de plecare și reavizele de sosire trebuie să înceapă cu denumirea punctului de secționare care face comunicarea.

(5) Prevederi de amănunt, privind circulația trenurilor la interval de post de mișcare, se stabilesc în planurile tehnice de exploatare ale stațiilor adiacente postului de mișcare.

SECȚIUNEA a 17-a

Conducerea centralizată a circulației trenurilor

Art. 218. - (1) Pe anumite secții de circulație stabilite de administratorul infrastructurii feroviare publice, circulația trenurilor se poate face utilizând sistemul denumit „*conducerea centralizată a circulației trenurilor*”.

(2) Activitatea de mișcare în punctele de secționare, posturile ajutoare de mișcare și posturile de macazuri din linie curentă de pe aceste secții se efectuează de către un agent, denumit în continuare *agentul punctului de secționare*.

(3) Circulația trenurilor și manevra pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, se execută pe baza ordinelor operatorului de circulație, transmise direct agenților punctelor de secționare.

(4) Agentul punctului de secționare poate fi IDM, revizor de ace sau acar.

(5) Agentul punctului de secționare trebuie să fie IDM în cazul punctelor de secționare cu mai mult de două direcții de mers și în cazul punctelor de secționare care delimitează secția de circulație cu conducere centralizată, cu excepția stațiilor înfundate .

(6) Administratorul infrastructurii feroviare publice poate stabili și alte cazuri decât cele de la alin. (5), în care agentul punctului de secționare trebuie să fie IDM.

Art. 219. - (1) În timpul executării serviciului pe secții cu „conducerea centralizată a circulației trenurilor” personalul este obligat să respecte dispozițiile specifice acestui sistem de circulație și dispozițiile cuprinse în reglementările specifice în vigoare, care trebuie înțelese și aplicate în totalitatea lor.

(2) Din punct de vedere al executării atribuțiilor de serviciu, agenții punctelor de secționare sunt în subordinea operatorului de circulație.

(3) Personalul de locomotivă și de tren care lucrează pe aceste secții de circulație, este obligat să execute dispozițiile operatorului de circulație transmise prin agentul punctului de secționare.

Art. 220. - (1) Cheile de la încuietorile macazurilor se păstrează de către agentul punctului de secționare, în timpul pauzelor de circulație pe tabloul de chei, iar în timpul primirii și expedierii trenurilor, cheile se pot păstra asupra agentului.

(2) În cazul în care agentul punctului de secționare are în subordine acar, cheile de la încuietorile macazurilor se păstrează de către agent.

(3) Scoaterea cheilor de pe tabloul de chei, pentru efectuarea reviziilor, verificării, îngrijirii, controlului stării tehnice sau reparării macazurilor/aparatelor de cale, se face numai cu aprobarea scrisă a operatorului de circulație.

Art. 221. - (1) Agenții punctelor de secționare și cei care deservesc posturile de macazuri din linie curentă și din haltele comerciale consemnează în registrul de dispoziții pentru circulația trenurilor după sistemul conducerii centralizate prezentarea la serviciu și rezultatul verificării stării de funcționare a liniilor, aparatelor de cale și instalațiilor de siguranța circulației pe care le deservesc. Aceste consemnări sunt transmise prin telefonogramă operatorului de circulație. Operatorul de circulație notează pe grafic numărul, ora transmiterii telefonogramei, numele și prenumele agenților care au transmis telefonograma, iar în RRLISC consemnează rezultatul verificării și avizează defectele constatate personalului de întreținere a liniilor, respectiv instalațiilor.

(2) În cazul apariției unor deranjamente la instalațiile de siguranța circulației, în timpul serviciului, agentul punctului de secționare le înregistrează în RRLISC și le comunică operatorului de circulație în scris, cu număr și oră. Operatorul de circulație le înregistrează în RRLISC și avizează personalul de întreținere.

(3) În cazul în care punctul de secționare este deservit de către IDM, deranjamentele la instalațiile de siguranța circulației apărute în timpul serviciului, se înscriu de acesta în RRLISC, avizând personalul de întreținere și operatorul de circulație.

Art. 222. - (1) Manipularea macazurilor și a semnalelor, în vederea primirii/expedierii trenurilor, se face de cei care le deservesc, numai în baza dispoziției scrise a operatorului de circulație.

(2) Manipularea macazurilor pentru efectuarea manevrei în punctele de secționare, precum și în linie curentă, se face de către cei care le deservesc sau de către partida de tren, numai în

baza dispoziției scrise a operatorului de circulație. În cazul manipulării macazurilor la manevră de către partida de tren, dispoziția scrisă a operatorului de circulație este transmisă șefului de tren prin agentul punctului de secționare.

(3) După terminarea operațiilor care au impus manipularea macazurilor și după plecarea trenului care a manevrat, agentul punctului de secționare revizuieste macazurile, le readuce în poziție normală, dacă este cazul, le încuie și depune cheile pe tablou, după care raportează aceasta operatorului de circulație.

(4) În cazul manipulării macazurilor de către partida de tren, după terminarea manevrei, conducătorul manevrei este obligat să aducă macazurile în poziție normală și să raporteze aceasta către agentul punctului de secționare, care procedează conform celor prevăzute la alin. (3).

Art. 223. - (1) Ocuparea liniei curente de către un tren, care pleacă dintr-un punct de secționare, se face din dispoziția scrisă cu număr și oră a operatorului de circulație, transmisă mecanicului prin ordin de circulație, înmănat sub semnătură de către agentul punctului de secționare și numai în baza indicației de liber a semnalului de ieșire, acolo unde există, precum și a semnalului „*pornirea trenului*”, dat de către agentul punctului de secționare.

(2) Ocuparea liniei curente de către un tren care circulă fără oprire printr-un punct de secționare, se face din dispoziția scrisă a operatorului de circulație, transmisă în scris cu număr și oră, prin ordin de circulație înmănat mecanicului sub semnătură, în ultimul punct de secționare în care trenul a avut oprire. Trecerea trenului prin punctul de secționare se face numai în baza indicației de liber a semnalului de ieșire, acolo unde există sau a semnalului de „*trecere fără oprire*” a trenului, dat de către agentul punctului de secționare, acolo unde nu există semnal de ieșire.

(3) Dispoziția operatorului de circulație pentru ocuparea liniei curente de către un tren, transmisă prin ordin de circulație, conține și eventualele condiții de circulație, înscrise de către agentul punctului de secționare.

(4) În cazul în care agentul punctului de secționare este IDM, iar trenul de marfă se expediază de către revizorul de ace sau de către acar, ordinul de circulație care conține dispoziția operatorului de circulație pentru ocuparea liniei curente se înmânează, sub semnătură, mecanicului, din ordinul IDM; revizorul de ace sau acarul completează direct ordinul de circulație cu datele transmise de către IDM, colaționează conținutul împreună cu acesta, după care îl semnează. IDM transmite telefonic, revizorului de ace sau acarului, dispoziția operatorului de circulație pentru ocuparea liniei curente, numai după executarea comenzii de ieșire. În stațiile în care semnalul de ieșire se manipulează pe liber numai în urma comenzii date prin instalația SCB de către IDM, dispoziția pentru ocuparea liniei curente se poate transmite revizorului de ace sau acarului și înainte de executarea comenzii.

(5) Mecanicul pune trenul în mișcare, după ce a luat la cunoștință conținutul ordinului de circulație și numai pe baza indicației de liber a semnalului de ieșire, dacă există, precum și a semnalului „*pornirea trenului*” dat de către agentul punctului de secționare.

Art. 224. - (1) Când necesitățile impun oprirea trenului într-un punct de secționare, prin care trenul urma să treacă - după mers - fără oprire, acesta va fi oprit în baza indicației semnalelor de circulație, conform prevederilor din reglementările specifice. Când punctul de secționare este înzestrat cu indicator permanent pentru acoperirea punctelor de secționare de pe secțiunile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, trenurile vor fi oprite de personalul care deservește punctul de secționare cu semnale de oprire, date cu instrumente portative.

(2) Suprimarea opririi unui tren de marfă într-un punct de secționare, în care după mers trenul are prevăzută oprire, se face numai pe baza dispoziției operatorului de circulație, transmisă mecanicului prin ordin de circulație înmănat sub semnătură în ultimul punct de secționare în care trenul are oprire.

Art. 225. - (1) În punctele de secționare, de pe secțiunile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, trenul se primește numai pe linia stabilită prin tabloul de sosire, plecare și garare a trenurilor, respectiv - în cazul trenurilor suplimentare - pe linia stabilită de către operatorul de circulație.

(2) Schimbarea liniei de garare a unui tren se poate face numai pe baza dispoziției scrise a operatorului de circulație.

Art. 226. - (1) Intrarea trenului în punctele de secționare înzestrate cu semnale de intrare se face conform prevederilor din reglementările specifice.

(2) Intrarea trenului în punctele de secționare înzestrate cu indicatoare permanente pentru acoperirea acestora, se face fără să fie necesară prezența agentului punctului de secționare, la primul aparat de cale din parcursul de intrare.

Art. 227. - (1) În punctele de secționare înzestrate cu indicatoare permanente pentru acoperirea acestora, în cazul încrucișărilor de trenuri, ordinea de intrare a acestora se stabilește de către operatorul de circulație, prin dispoziția de expediere/primire a trenului, care se aduce la cunoștință mecanicului, cu număr și oră, prin ordin de circulație. Trenul care urmează să intre primul, se garează în punctul de secționare, fără să fie necesară prezența agentului punctului de secționare la primul aparat de cale din parcursul de intrare. Trenul care urmează să intre al doilea, se garează în punctul de secționare numai în prezența agentului punctului de secționare postat la primul aparat de cale din parcursul de intrare și în baza semnalului „*înainte*”, dat de către acesta, indiferent de poziția locomotivei.

(2) Agentul punctului de secționare dă semnalul „*înainte*” pentru cel de-al doilea tren, numai după ce mecanicul primului tren a semnalizat că a garat, prin trei sunete scurte date cu fluierul sau sirena locomotivei sau a automotorului.

(3) Mecanicul trenului care a fost înștiințat că va intra al doilea în punctul de secționare, dacă nu primește semnalul „*înainte*” dat de către agentul punctului de secționare postat la primul aparat de cale din parcursul de intrare, trebuie să oprească trenul înaintea primului aparat de cale de la intrare.

Art. 228. - În cazul defectării încuietorilor macazurilor dintr-un punct de secționare în dispoziția de circulație se menționează că intrarea trenului în punctul de secționare respectiv se face numai în prezența agentului punctului de secționare postat la primul aparat de cale din parcursul de intrare și în baza semnalului „*înainte*”, dat de către acesta, indiferent de poziția locomotivei.

Art. 229. - În cazul în care intervine necesitatea schimbării liniei de garare, din directă în abătută și mecanicul nu a fost avizat, se vor lua măsuri de oprire a trenului înaintea primului aparat de cale cu semnale de oprire date cu instrumente portative, de către agentul punctului de secționare. După oprire, intrarea trenului în punctul de secționare se face pe baza semnalului „*înainte*”, dat de lângă locomotivă de către agentul punctului de secționare, cu viteza de cel mult 20 km/h până la gararea trenului în punctul de secționare.

Art. 230. - (1) Trenurile care se încrucișează, precum și trenul care trece înaintea altui tren oprit, trebuie să oprească în punctul de secționare.

(2) În punctele de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, se interzice intrarea simultană a trenurilor, precum și intrarea unui tren simultan cu ieșirea altui tren.

Art. 231. - (1) Gararea, ieșirea și trecerea trenurilor în/prin punctul de secționare situat pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, se verifică de către agentul punctului de secționare.

(2) După gararea trenului de marfă în punctul de secționare, agentul punctului de secționare este obligat să confirme depășirea mărcii de siguranță prin semnale de oprire date cu instrumente portative, iar mecanicul răspunde cu trei sunete scurte date cu fluierul sau sirena locomotivei.

Art. 232. - (1) Executarea manevrei în punctele de secționare, de pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor și pe liniile ramificate din linia curentă, se face numai pe baza dispoziției scrise a operatorului de circulație, care se transmite de către agentul punctului de secționare șefului de tren sau conducătorului manevrei, prin ordin de circulație. Solicitarea privind efectuarea manevrei se face în scris, de operatorul de transport feroviar sau de operatorul economic autorizat pentru efectuarea operațiilor de manevră, către operatorul de circulație.

(2) Depășirea la manevră a indicatorului permanent de acoperire a unui punct de secționare, care indică și limita de manevră a stației, se face numai pe baza dispoziției scrise dată de către operatorul de circulație. În acest caz, operatorul de circulație nu mai dă nici o dispoziție pentru primirea/expedierea trenurilor în și din punctul de secționare respectiv sau din punctele de secționare vecine.

(3) Manevra care se execută în punctele de secționare de pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor, trebuie retrasă și oprită cu 10 minute înainte de ora stabilită pentru sosirea trenului. Când timpul de mers între două puncte de secționare este mai mic de 10 minute, manevra se retrage și se oprește înainte de expedierea trenului din punctul de secționare vecin. Ora de retragere și de oprire a manevrei se stabilește de către operatorul de circulație prin dispoziția de executare a manevrei.

Art. 233. - (1) După terminarea manevrei în punctele de secționare și pe liniile ramificate din linie curentă, conducătorul manevrei este obligat să comunice operatorului de circulație următoarele:

- a) operațiile de manevră executate;
- b) datele referitoare la tren – rezultate din arătarea trenului (lungime, număr osii, masa netă și brută, masa frânată automat și de mână);
- c) alte date solicitate de către operatorul de circulație.

(2) După compunerea trenului sau atunci când intervin modificări în compunere, conducătorul manevrei este răspunzător în ceea ce privește modul de compunere a trenului, întocmirea corectă a arătării vagoanelor din tren, stabilirea exactă a masei brute a trenului, a masei frânate real, a masei necesare de frânat și a lungimii trenului.

(3) Masa brută a trenului, masa frânată real, masa necesar de frânat și lungimea trenului, stabilite de conducătorul manevrei, se aduc de către acesta la cunoștința mecanicului prin înscriere în foaia de parcurs.

(4) Verificarea lungimii și tonajului maxim, precum și a asigurării masei necesare de frânat, se face de către operatorul de circulație care răspunde de încadrarea acestora în valorile impuse prin livretul cu mersul trenului sau prin mersul întocmit pentru trenurile suplimentare. Operatorul de circulație nu va dispune expedierea trenului dacă acesta nu îndeplinește condițiile impuse pentru lungime, tonaj și procentul de masă frânată atât pentru circulație cât și pentru menținerea pe loc cu frâna de mână.

(5) Formularul nota de repartizare a frânelor de mână se completează de către agentul punctului de secționare - dacă acesta este IDM, respectiv conducătorul manevrei în celelalte cazuri.

Art. 234. - (1) În cazuri excepționale, staționarea trenului peste mărcile de siguranță este admisă numai în baza dispoziției scrise, dată de operatorul de circulație, conform prevederilor din reglementările specifice.

(2) Operatorul de circulație, de la caz la caz, dă dispoziție scrisă punctelor de secționare pentru ca:

- a) partea din urmă a trenului să rămână dincolo de marca de siguranță;
- b) trenul să fie tras înainte și să staționeze peste marca de siguranță de la ieșire;
- c) trenul să fie fracționat și garat pe două sau mai multe linii.

(3) Dispoziția operatorului de circulație se aduce la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație întocmit de către agentul punctului de secționare.

Art. 235. - (1) Circulația trenurilor pe secția de circulație cu sistemul “conducerea centralizată a circulației trenurilor” se avizează de către operatorul de circulație la punctele de secționare, la posturile de macazuri din linie curentă și la posturile ajutătoare de mișcare, prin dispoziție scrisă, conform reglementărilor specifice.

(2) Agentul punctului de secționare, după primirea avizării circulației trenurilor, o transmite imediat prin dispoziție scrisă tuturor posturilor de barieră situate până la punctul de secționare vecin - în sensul de mers al trenului - precum și posturilor de macazuri aflate în subordinea sa.

Art. 236. - (1) În cazul în care toate mijloacele de comunicație sunt întrerupte trenurile rămân în punctele de secționare în care au sosit, în momentul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație.

(2) Excepții se admit numai la îndrumarea locomotivei de ajutor și/sau mijloacelor de intervenție. Acestea vor circula între punctele de secționare cu viteza maximă de 30 km/oră.

Art. 237. - (1) Înainte de expedierea trenului din stația cap de secție, precum și din celelalte puncte de secționare în care trenul efectuează manevră, agentul punctului de secționare comunică operatorului de circulație că trenul este pregătit pentru expediere.

(2) Dispoziția de expediere și de primire a trenului trebuie dată de către operatorul de circulație simultan la punctele de secționare care expediază și primesc trenul, la posturile de macazuri din linie curentă situate între aceste puncte de secționare, precum și la punctele de secționare prin care trenul trece fără oprire.

(3) Pe secțiile cu conducerea centralizată a circulației este interzisă circulația trenurilor stabilite la art. 108, alin. (2) lit. a), lit. b) și lit. c), dacă acestea nu sunt deservite de cel puțin 2 agenți.

Art. 238. - (1) În cazul în care agentul punctului de secționare care urmează să primească trenul sau prin care trenul urmează să treacă fără oprire, nu răspunde la apelul telefonic al operatorului de circulație, agentul punctului de secționare care expediază trenul înmânează mecanicului ordin de circulație, din dispoziția scrisă a operatorului de circulație, în care comunică mecanicului că trenul oprește la semnalul de intrare sau în cazul punctelor de secționare prevăzute cu indicator permanent de acoperire, la vârful primului aparat de cale atacat pe la vârful.

(2) După oprirea trenului la semnalul de intrare sau la vârful primului aparat de cale atacat pe la vârful, în cazul punctelor de secționare prevăzute cu indicator permanent de acoperire, acesta va fi primit în punctul de secționare numai însoțit de agentul punctului de secționare respectiv, cu ordin de circulație.

(3) Dacă agentul punctului de secționare nu se prezintă pentru însoțirea trenului cu ordin de circulație, mecanicul ia legătura cu al doilea agent al trenului, pentru ca acesta să se deplaseze la biroul de mișcare și să stabilească împreună cu operatorul de circulație condițiile de intrare a trenului în punctul de secționare respectiv, în cazul în care agentul punctului de secționare lipsește.

Art. 239. - În cazul în care agentul unui post de macazuri din linie curentă nu răspunde la apelul telefonic al operatorului de circulație, agentul punctului de secționare din care se expediază trenul, înmânează mecanicului ordin de circulație, din dispoziția scrisă a operatorului de circulație, în care se comunică mecanicului că trenul oprește la postul de macazuri, înaintea primului aparat de cale și își continuă mersul numai după revizuirea macazurilor de către al doilea agent al trenului.

Art. 240. - (1) Dispoziția de expediere și de primire a trenului se dă de către operatorul de circulație cu formula :

“Din.....numărul.....ora

Trenul - numărul -este liber să plece din punctul de secționare.....până la punctul de secționare.....

Se garează pe linia.....- directă/abătută - și va intra - primul / al doilea.

Încrucișează cu trenul - numărul -

Trece înaintea trenului - numărul.....

De la km..... la km circulă cu viteza de..... km/h.

Pe linia operatorului economic..... - denumirea operatorului economic racordat din linie curentă - de la kmexecuțați timp de.....minute următoarea manevră.....

Operator de circulație

Semnătura.....”

Această dispoziție va fi colaționată de către agentul punctului de secționare desemnat de către operatorul de circulație.

(2) După primirea dispoziției de expediere/primire a trenului, agentul punctului de secționare expeditor este obligat să anunțe telefonic, prin dispoziție scrisă, posturile de barieră din linie curentă, până la punctul de secționare vecin în sensul de mers al trenului, despre plecarea sau trecerea trenului și să întocmească ordin de circulație, dacă este cazul.

(3) Expedierea trenurilor din punctele de secționare înzestrate cu semnale de intrare/ieșire se face numai după înmânarea ordinului de circulație care conține dispoziția operatorului de circulație, conform dispozițiilor din reglementările specifice.

(4) Expedierea trenurilor din punctele de secționare neînzestrate cu semnale de intrare/ieșire se face cu semnalul *“pornirea trenului”* dat de către agentul punctului de secționare numai după executarea parcurșului de ieșire, revizuirea macazurilor atacate de tren pe la vârful și înmânarea

către mecanic a ordinului de circulație care conține dispoziția operatorului de circulație.

(5) După expedierea trenului din punctul de secționare, agentul punctului de secționare comunică operatorului de circulație, ora de plecare.

(6) După primirea dispoziției de expediere/primire a trenului de la operatorul de circulație, agentul punctului de secționare care primește trenul, împreună cu personalul prevăzut în PTE este obligat să execute următoarele operații:

- a)** să retragă și să oprească manevra;
- b)** să verifice starea de liber a liniei de primire și a parcursului de intrare;
- c)** să revizuiască macazurile atacate de tren pe la vârf;
- d)** să execute parcursul comandat.

(7) După sosirea sau trecerea trenului în/prin punctul de secționare, agentul punctului de secționare comunică operatorului de circulație ora de sosire a trenului, respectiv ora de trecere a acestuia.

Art. 241. - (1) Circulația vehiculelor feroviare motoare care se pot scoate de pe linie cu brațele se face numai pe baza dispoziției de expediere/primire dată de către operatorul de circulație, în condițiile stabilite prin prezentul regulament, indiferent dacă pleacă dintr-un punct de secționare sau din linie curentă.

(2) Circulația vehiculelor feroviare fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele - vagoneti, cărucioare defectoscop, cărucioare de măsurat calea inclusiv monoraiurile sau rolele încărcate cu șine - se face pe bază de:

- a)** dispoziție de expediere/primire dată de către operatorul de circulație, punctelor de secționare ca și în cazul circulației trenurilor;
- b)** încuviințare scrisă a operatorului de circulație transmisă conducătorului vehiculului prin ordin de circulație, de către agentul punctului de secționare.

(3) Circulația, deplasarea și folosirea la lucrări a utilajelor ușoare de cale care se pot scoate de pe linie cu brațele (mașini de strâns buloane, defectoscopuri de verificat șine, mașini de tirfonat, monoraiuri fără încărcătură) se fac fără nici o încuviințare.

(4) În cazul în care vehiculul feroviar fără motor care se poate scoate de pe linie cu brațele, pleacă din linie curentă, cererea conducătorului vehiculului pentru punerea lui în circulație se face de la cel mai apropiat post telefonic, către agentul din unul din punctele de secționare adiacente, care o transmite operatorului de circulație.

(5) În cazul în care cererea este aprobată, operatorul de circulație dă dispoziție scrisă punctului de secționare, iar agentul punctului de secționare, o înscrie în registrul de dispoziții pentru conducerea centralizată a circulației trenurilor, după care o transmite conducătorului vehiculului.

(6) În dispoziția de punere în circulație a vehiculelor feroviare fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, trebuie să se prevadă neapărat distanța pe care circulă și ora când trebuie eliberată linia curentă.

(7) Ora de eliberare a liniei curente trebuie să fie astfel calculată, încât linia să fie liberă cu 10 minute înainte de trecerea primului tren prevăzut să treacă prin locul de retragere al vehiculului.

(8) La ora fixată de operatorul de circulație, conducătorul vehiculului trebuie să elibereze linia curentă de orice obstacol.

Art. 242. - (1) În cazul efectuării de lucrări la linii sau la instalații, la solicitarea scrisă consemnată în RRLISC dintr-un punct de secționare sau în registrul de comenzi al unui post de către responsabilul SC al lucrării, prevăzut în telegrama de acordare a închiderii, operatorul de circulație dă dispoziție scrisă pentru închiderea sau deschiderea liniei curente și/sau a liniilor specificate în solicitarea scrisă, către punctul de secționare din care s-a solicitat închiderea, în baza telegramei de acordare a închiderii.

(2) În cazul lucrărilor efectuate la aparatele de cale prevăzute cu instalații SCB, operatorul de circulație dă dispoziție scrisă pentru închiderea sau deschiderea porțiunilor de linii afectate, numai dacă cererea de închidere sau deschidere a acestor porțiuni de linii este însoțită sub semnătură atât de către personalul de întreținere a căii, cât și de către personalul de întreținere a instalațiilor.

(3) În toate cazurile, responsabilul SC al lucrării stabilit în telegrama de aprobare a închiderii, răspunde de acoperirea cu semnale mobile a porțiunilor de linii supuse lucrărilor.

Terminarea lucrărilor se înscrie în RRLISC, iar agentul punctului de secționare verifică integritatea și buna funcționare a aparatelor de cale supuse lucrărilor și raportează despre aceasta operatorului de circulație.

(4) Se interzice efectuarea lucrărilor de modificare, înlocuire, reparare și verificare a instalațiilor SCB, precum și a altor lucrări la linii, fără încuviințarea scrisă a operatorului de circulație.

Art. 243 - La îndrumarea mijloacelor de intervenție pe line curentă închisă, în ordinul de circulație se face precizarea ca la înapoie în punctul de secționare prevăzut cu indicator permanent de acoperire, acestea trebuie să oprească la vârful primului macaz, iar primirea în punctul de secționare se face numai pe baza semnalului „*înainte*” transmis de către agentul punctului de secționare respectiv.

Art. 244. - (1) Controlul stării tehnice a aparatelor de cale și a instalațiilor SCB în punctele de secționare și la posturile din linie curentă, se face în comisie conform prevederilor din reglementările specifice.

(2) La controlul stării tehnice a aparatelor de cale și a instalațiilor SCB, în punctele de secționare unde nu există șef de stație, în comisie va lua parte șeful stației din stația la care sunt afiliate aceste puncte de secționare.

Art. 245. - (1) Circulația trenurilor între punctele de secționare, la posturile ajutătoare de mișcare și la posturile de macazuri din linie curentă, precum și compunerea trenurilor, se înregistrează de către operatorul de circulație pe graficul de circulație, conform datelor comunicate de către agentul punctului de secționare.

(2) Datele privind circulația trenurilor prin punctele de secționare precum și dispozițiile operatorului de circulație se înregistrează de către agentul punctului de secționare, în registrul de dispoziții pentru circulația trenurilor după sistemul conducere centralizată.

(3) Dispozițiile transmise de către operatorul de circulație posturilor ajutătoare de mișcare și posturilor de macazuri din linie curentă deservite de către agenți, se înscriu în registrul de dispoziții pentru circulația trenurilor după sistemul conducere centralizată și se colaționează de agentul punctului de secționare desemnat de către operatorul de circulație.

SECȚIUNEA a 18-a

Circulația trenurilor pe secții de circulație cu instalație dispecer

Art. 246. - (1) *Sistemul de circulație dispecer* denumit în continuare “sistem dispecer” este sistemul în care conducerea circulației trenurilor și dispunerea executării manevrei pe o *secție de circulație cu instalație dispecer* - denumită în continuare *secție dispecer* - se face de la un post central, de la care sunt acționate prin telecomandă macazurile și semnalele din stații și din linie curentă.

(2) Instrucțiunile de manipulare specifice fiecărei instalații dispecer se aprobă de administratorul infrastructurii feroviare.

(3) Reglementările specifice pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare se stabilesc de către administratorul infrastructurii feroviare, pentru fiecare sistem dispecer și se avizează de către Autoritatea Feroviară Română – AFER.

SECȚIUNEA a 19-a

Primiri și expedieri simultane de trenuri

Art. 247. - (1) Primirea simultană a trenurilor din direcții opuse este permisă în stațiile în care parcursurile de primire și continuarea acestor parcursurile sunt separate prin linii de evitare sau prin alte linii care pot îndeplini această funcție.

(2) Primirea simultană a trenurilor din direcții opuse este interzisă în următoarele cazuri:

- a) în stațiile de pe linii simple, în cazul în care parcursurile de primire ale trenurilor și continuarea acestor parcursuru nu sunt separate prin linii de evitare sau prin alte linii care pot face această funcție - fig. 1 și 2;

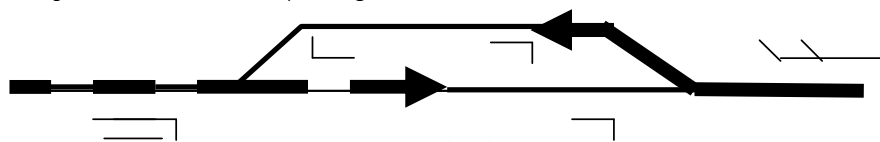


Fig. 1

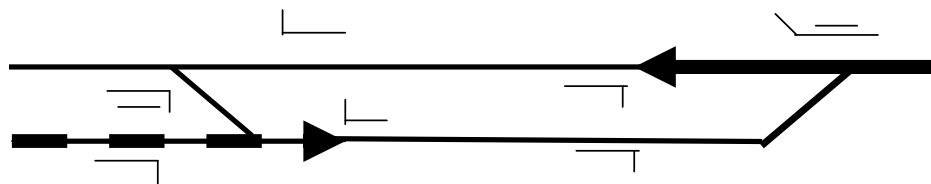


Fig. 2

- b) în stațiile de pe linii simple, chiar dacă parcursurile de primire ale trenurilor și continuarea acestor parcursuru sunt separate prin linii de evitare sau prin alte linii care pot face această funcție, dacă unul din trenuri nu are oprire în stație și urmează să întretaie la ieșirea din stație parcursul de intrare a celui alt tren - fig. 3;

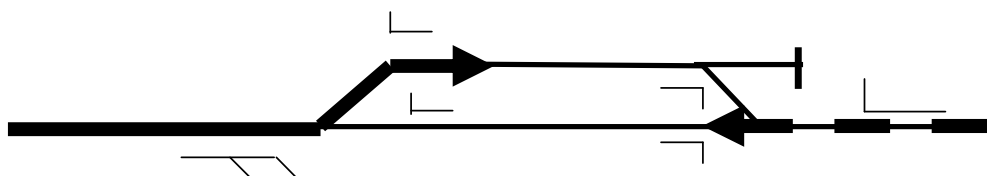


Fig. 3

- c) în stațiile de pe liniile duble, dacă parcursul sau continuarea parcursului de primire al unuia din trenuri întretaie parcursul de primire al celui alt tren - fig. 4.

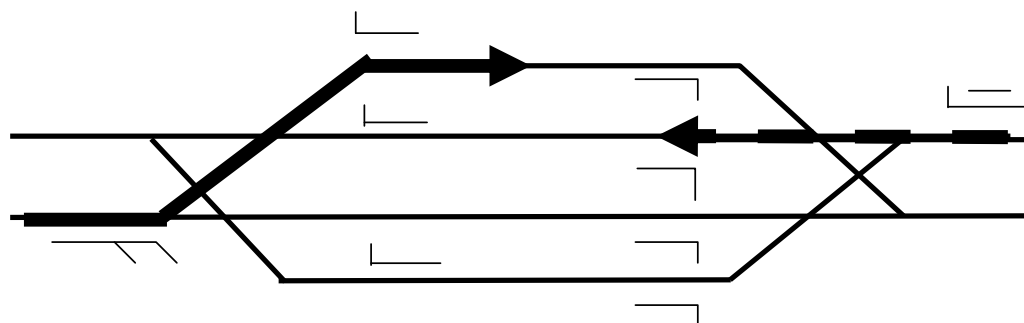


Fig. 4

- d) în stațiile situate pe secții de circulație cu profil accidentat, în cazul în care nu au linii de scăpare corespunzătoare, iar administratorul infrastructurii feroviare nu a obținut aprobarea în acest sens, conform prevederilor Regulamentului de exploatare tehnică feroviară.

(3) Primirea simultană a două trenuri din direcții alăturate este interzisă, în cazul în care unul din trenuri nu are oprire în stație, iar continuarea parcursului de primire a trenului care oprește, întretaie parcursul de ieșire a trenului care nu oprește - fig. 5.



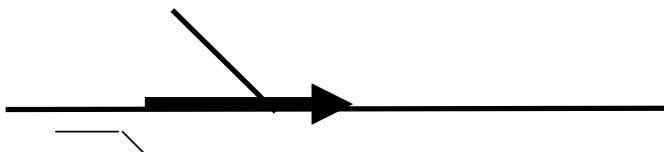


Fig. 5.

(4) Primirea simultană a trenurilor din direcții opuse în stațiile de pe linii simple, în cazul în care parcursurile de primire a trenurilor și continuarea acestor parcursură nu sunt separate prin linii de evitare sau prin linii care pot face această funcție, este admisă numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- a) macazurile care intră în parcursurile de primire a trenurilor sunt centralizate electrodinamic;
- b) liniile pe care se primesc simultan trenurile sunt prevăzute cu semnale de ieșire individuale;
- c) semnalul de intrare, respectiv semnalul de parcurs care acoperă grupa de primire, dă informații despre indicația semnalului de ieșire, respectiv de parcurs;
- d) panta medie ponderată spre stație, pe distanța de frânare, înaintea semnalului de intrare, nu depășește 6 ‰;
- e) panta medie ponderată pe parcursul de primire a trenului nu depășește 2 ‰;
- f) liniile pe care se primesc simultan trenurile au asigurate un drum de alunecare de cel puțin 50 metri pentru liniile abătute și de cel puțin 100 metri pentru linia directă;
- g) ambele trenuri sunt frânate automat, au instalațiile de control punctual al vitezei în funcțiune și au oprire în stație;
- h) toate semnalele de circulație care acoperă punctul de intersectare a unor parcursură neseperate prin linii de evitare, de scăpare sau alte linii care pot îndeplini această funcție, precum și semnalele care le preced, sunt prevăzute cu inductori de cale în funcțiune.

(5) Prevederile de la alin. (4) se aplică și în cazul stațiilor de pe linie dublă, dacă parcursul de primire al unuia din trenuri este întretăiat de continuarea parcursului de primire al celuilalt tren.

Art. 248. - (1) Expedierea unui tren simultan cu primirea altui tren în același sens de mers este permisă numai în stațiile în care parcursul de expediere a trenului este separat de parcursul de primire a celuilalt tren, precum și de continuarea acestui parcurs prin linii de evitare sau alte linii care pot îndeplini această funcție.

(2) Expedierea unui tren, simultan cu primirea altui tren în același sens de mers, este interzisă în următoarele cazuri:

- a) în stațiile de pe linie simplă, în cazul în care parcursul de expediere a trenului nu este separat de parcursul de primire a celuilalt tren, precum și de continuarea acestui parcurs, prin linii de evitare sau alte linii care pot îndeplini această funcție - fig. 6;

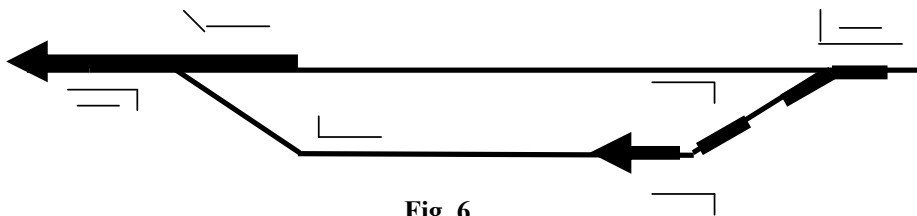
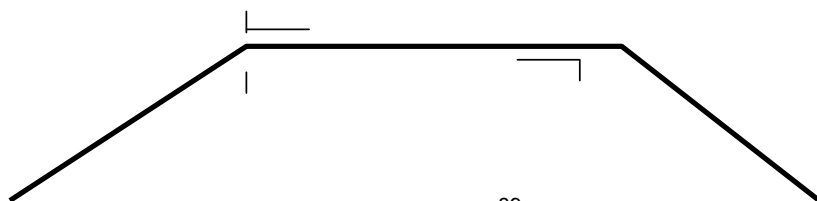


Fig. 6.

- b) în stațiile de pe linie dublă, în cazul în care trenul care se expediază întretaie parcursul sau continuarea parcursului de primire a trenului care sosește - fig. 7;



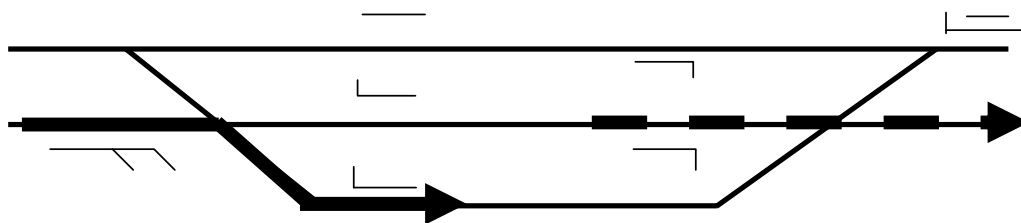


Fig.7

c) în stațiile stabilite de administratorul infrastructurii feroviare situate pe secții de circulație cu profil nefavorabil care nu au linii de scăpare corespunzătoare.

(3) Expedierea unui tren simultan cu primirea altui tren în/din același sens de mers, în stațiile de pe liniile simple, în cazul în care parcursul de expediere a trenului nu este separat de continuarea parcursului de primire, prin linii de evitare sau alte linii care pot îndeplini această funcție, este admisă numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) macazurile care intră în parcursurile de primire și de expediere a trenurilor sunt centralizate electrodinamic;

b) linia pe care se primește trenul este prevăzută cu semnal individual de ieșire;

c) semnalul de intrare dă informații despre indicația semnalului de ieșire;

d) panta medie ponderată spre stație pe distanța de frânare, înaintea semnalului de intrare, în sensul primirii trenului nu depășește 6 ‰;

e) panta medie ponderată pe parcursul de primire a trenului nu depășește 2 ‰;

f) linia de primire a trenului are asigurat un drum de alunecare de cel puțin 50 metri pentru liniile abătute și de cel puțin 100 metri pentru linia directă;

g) în toate cazurile, trenul care se primește simultan cu expedierea altui tren, în același sens de mers, trebuie să fie frânat automat, să aibă instalațiile de control punctual al vitezei în funcțiune și să aibă oprire în stație;

h) toate semnalele de circulație, care acoperă punctul de intersectare a unor parcursurile neseperate prin linii de evitare sau alte linii care pot îndeplini această funcție, precum și semnalele care le preced, sunt prevăzute cu inductori de cale în funcțiune.

(4) Prevederile de la alin. (3) se aplică și în cazul stațiilor de pe cale dublă, dacă trenul care se expediază întretaie continuarea parcursului de primire al celui alt tren.

Art. 249. - În anumite stații fixate de administratorul infrastructurii feroviare publice în care datorită condițiilor specifice tehnice și/sau de exploatare nu se poate realiza compatibilitatea parcursurilor pentru primirea simultană a trenurilor din direcții opuse, precum și cele pentru expedierea unui tren simultan cu primirea altui tren în același sens de mers, acestea se vor executa conform reglementărilor stabilite în PTE.

SECȚIUNEA a 20-a

Conducerea circulației trenurilor de către operatorul de circulație

Art. 250. - (1) Operatorul de circulație trebuie să fie pregătit profesional și autorizat în funcție, să cunoască reglementările specifice în vigoare, necesare pentru executarea serviciului, să le aplice întocmai și să fie verificat periodic profesional.

(2) Operatorul de circulație, atunci când este trecut pe o secție de circulație pe care n-a mai condus circulația trenurilor, precum și ori de câte ori se modifică dispozitivul liniilor și instalațiile din stațiile de pe secția pe care conduce circulația, trebuie să facă recunoașterea secției și un stagiu de acomodare.

Art. 251. - (1) Predarea și primirea serviciului între operatorii de circulație se face în scris, în registrul de dispoziții RC.

(2) Operatorul de circulație predător face mențiune în acest registru despre existența graficului de circulație actualizat în timp real cu toate datele referitoare la trenurile aflate în circulație, despre dispozițiile și ordinele primite, în curs de executare sau care urmează a fi executate, precum și despre orice alte evidențe și comunicări privind continuarea serviciului în depline condiții de siguranță.

(3) Operatorul de circulație primitor, după consultarea evidențelor, ia la cunoștință cele înscrise în predarea serviciului.

(4) Predarea serviciului se semnează atât de predător cât și de primitor, notându-se ora.

(5) Predătorul rămâne răspunzător de omisiunile făcute, de informațiile greșite, neclare sau incomplete, pe care le-a înscris în predarea serviciului și de urmările ce decurg din acestea. Din momentul semnării predării serviciului, conducerea circulației trenurilor pe secția de circulație respectivă trece asupra operatorului de circulație care a luat serviciul în primire, acesta rămânând răspunzător de executarea în continuare a serviciului, până la predarea lui.

(6) Operatorul de circulație care intră în serviciu este obligat să facă verificarea și corectarea orei cu stațiile de pe secția pe care conduce circulația trenurilor. Totodată, operatorul de circulație face apelul IDM dispozitori, notând pe marginea graficului numele acestora, precum și al IDM localiști și exteriori, după caz.

Art. 252. – (1) Operatorul de circulație dispune de instalație TC special destinată convorbirilor acestuia cu IDM din punctele de secționare de pe secția pe care conduce circulația și cu operatorii de circulație de pe secțiile vecine. Această instalație se utilizează numai în legătură cu circulația trenurilor și efectuarea manevrelor.

(2) Se admite folosirea instalației TC a operatorului de circulație de către alt personal aparținând administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare sau operatorului de transport feroviar, pentru convorbiri în legătură cu restabilirea circulației ca urmare a producerii de accidente, evenimente feroviare sau calamități, caz în care la instalația TC a operatorului de circulație se conectează temporar din linie curentă, telefoane portative.

Art. 253. – (1) Operatorul de circulație conduce operativ circulația trenurilor pe secția de circulație și este răspunzător de desfășurarea traficului feroviar conform graficului de circulație a trenurilor pe această secție.

(2) Operatorul de circulație este obligat:

- a) să coordoneze activitatea stațiilor, dând din timp dispozițiile necesare IDM privitoare la circulația trenurilor, cu respectarea măsurilor și condițiilor de siguranță a circulației;
- b) să mențină o circulație regulată a trenurilor după grafic și să înlăture toate abaterile de la circulația normală;
- c) să înregistreze pe grafic datele cu privire la efectuarea circulației trenurilor.

Art. 254. – (1) Operatorul de circulație transmite toate ordinele sale sub formă de dispoziții. Dispozițiile operatorului de circulație și telefonogramele primite de la personalul din subordine sau de la operatorii de circulație care conduc circulația pe secțiile vecine se înregistrează în registrul de dispoziții de circulație.

(2) IDM înregistrează dispozițiile primite de la operatorul de circulație în registrul de dispoziții de circulație. În acest registru, aflat la biroul/postul de mișcare, IDM trece și comunicările făcute prin telefonogramă către operatorul de circulație.

(3) Înregistrarea dispozițiilor și telefonogramelor în registrele de dispoziții de circulație, se face cu cerneală sau pastă de culoare albastră sau neagră, citeț și clar, fără prescurtări, corecturi sau ștersături. Înregistrarea făcută greșit se anulează printr-o linie, iar telefonograma sau dispoziția se scrie din nou în mod corect.

(4) Dispozițiile de circulație pot fi adresate și transmise de către operatorii de circulație unui singur post, la mai multe posturi sau deodată la toate posturile din subordine.

(5) Dispozițiile de circulație se colaționează de IDM stabilit de operatorul de circulație și numai după aceasta se confirmă de către toți IDM cărora le-au fost adresate cu numărul cu care au fost înregistrate.

(6) Dispozițiile date de operatorul de circulație stațiilor, se primesc și se înregistrează de IDM dispozitor; în stațiile cu mai mulți IDM, dispozițiile operatorului de circulație se înregistrează de IDM stabilit prin PTE, care le va prezenta IDM dispozitor, pentru luare la cunoștință sub semnătură.

(7) Dispozițiile operatorului de circulație, transmise mecanicului prin intermediul unui agent dintr-un punct de secționare, se aduc la cunoștința mecanicului prin formularul "Ordin de circulație".

(8) Dispozițiile operatorului de circulație în legătură cu circulația trenurilor trebuie să fie executate necondiționat de către întregul personal de pe secția de circulație respectivă.

(9) Când din motive întemeiate dispoziția dată de operatorul de circulație nu poate fi executată, cel căruia îi este adresată în loc de confirmare este obligat să răspundă imediat operatorului de circulație printr-o telefonogramă, arătând cauzele care se opun la executarea ei.

(10) Operatorul de circulație poate da dispoziții pentru:

- a)** stabilirea încrucișărilor și trecerilor înainte neitinerarice, în vederea asigurării regularității circulației;
- b)** prescurtări sau prelungiri de timp de oprire în stațiile de pe secția ce o conduce, în scopul asigurării regularității circulației;
- c)** circulația timpurie a trenurilor, conform reglementărilor în vigoare;
- d)** suprimarea opririi trenurilor de marfă în punctele de secționare în care mersul acestora prevede oprire, atunci când oprirea nu mai este necesară;
- e)** stabilirea circulației trenurilor pe linia falsă, pentru redresarea circulației, precum și în cazul când unul din firele căii duble este închis;
- f)** stabilirea circulației trenurilor în ambele sensuri pe unul din firele căii duble și restabilirea circulației pe ambele fire;
- g)** închiderea și redeschiderea liniei curente între stații, precum și a liniilor de circulație din incinta stației;
- h)** aprobarea ocupării liniilor de primire-expediere;
- i)** trecerea de la un sistem de circulație la altul;
- j)** expedierea unui tren cu oprire în linie curentă, pentru lucrări;
- k)** expedierea în mod excepțional a trenurilor mai lungi decât lungimea utilă a liniei de primire din stații, cu stabilirea condițiilor de circulație prin stațiile respective, iar aprobarea pentru circulația acestor trenuri se dă de către:
 - operatorul de circulație coordonator al turei de serviciu, pe regulatorul de circulație propriu;
 - dispecerul regional al administratorului infrastructurii feroviare publice, pentru trenurile care circulă pe regionala proprie;
 - dispecerul central al administratorului infrastructurii feroviare publice, pentru trenurile care circulă pe mai multe regionale;
- l)** participarea efectivă a IDM de serviciu la executarea manevrei, în cazurile excepționale prevăzute în prezentul regulament;
- m)** circulația trenurilor cu transporturi negabaritice, arătând și condițiile de circulație din telegrama de aprobare;
- n)** îndrumarea mijloacelor de intervenție și/sau a locomotivelor de ajutor;
- o)** oprirea unui tren într-o stație în care după mers nu are oprire;
- p)** continuarea mersului unui tren cu viteză redusă corespunzătoare procentului de frânare realizat, în cazul defectării parțiale a frânei automate;
- q)** verificarea transporturilor negabaritice în stațiile tehnice din parcurs;
- r)** efectuarea reviziei tehnice la trenurile de marfă, într-o stație din parcurs;
- s)** oprirea unui tren de călători într-o stație din parcurs, în care acesta nu are prevăzută oprire sau prelungirea staționării trenului în una din stațiile în care are prevăzută oprire, la solicitarea operatorului de transport feroviar, în vederea înlăturării unor defecte sau deficiențe la vehiculele din tren, care nu afectează siguranța circulației;
- t)** încetarea, respectiv reluarea activității punctelor de secționare cu serviciul de mișcare suspendat temporar, sau a celor cu activitate de mișcare suspendată;
- u)** introducerea și ridicarea restricțiilor de viteză;
- v)** circulația trenurilor cu transporturi cu mărfuri periculoase din categoria explozibilelor, clor lichid, gaze lichefiate și gazolină;
- w)** circulația trenurilor cu dublă tracțiune și/sau locomotivă împingătoare;
- x)** stabilește mersul trenurilor locale și convoaie de manevră care au înscrise în livretele de mers numai orele de plecare din stația de îndrumare și sosire în stația

finală.

Operatorul de circulație poate da și alte dispoziții în legătură cu avizarea și redresarea circulației, cu lucrările ce se execută în linie curentă sau în stații, precum și pentru asigurarea condițiilor de siguranță a circulației trenurilor.

(11) Dispozițiile date de operatorul de circulație, legate de siguranța, avizarea și redresarea circulației, trebuie date din timp, astfel ca IDM să le poată executa, cu respectarea întocmai a reglementărilor și prevederilor în vigoare.

Operatorul de circulație poate modifica sau anula o dispoziție dată numai dacă circulația trenurilor impune aceasta. În cazul în care condițiile de circulație s-au schimbat și se impune modificarea sau anularea dispoziției date, operatorul de circulație procedează astfel:

- a) când nu s-a început executarea dispoziției date, operatorul de circulație mai întâi anulează dispoziția, după care dă o nouă dispoziție corespunzătoare noii situații;
- b) când s-a efectuat numai o parte din dispoziție de unele stații, operatorul de circulație anulează partea din dispoziție care a rămas neefectuată, după care dă o nouă dispoziție; anularea sau modificarea dispoziției inițiale se va da din timp, astfel ca noua dispoziție să se poată executa fără a se periclita siguranța și regularitatea circulației.

(12) În exercitarea atribuțiilor, operatorul de circulație trebuie să țină seama de prevederile tuturor reglementărilor specifice în vigoare.

(13) Culorile și simbolurile folosite pentru trasarea trenurilor pe graficul de circulație sunt stabilite în Anexa 8.

Art. 255. – (1) Când se defectează instalația TC și operatorul de circulație nu mai poate comunica cu nici unul din posturile subordonate, circulația trenurilor și executarea manevrelor se face fără participarea operatorului de circulație.

(2) Defectarea instalației TC a operatorului de circulație se înscrie de către acesta în registrul de dispoziții sau în RRLISC în cazul conducerii centralizate a circulației trenurilor, notând data și ora defectării, după care avizează personalul de întreținere. Personalul de întreținere notează în același registru data și ora restabilirii funcționării instalației TC.

(3) În cazul defectării instalației TC, iar operatorul de circulație nu mai poate chema nici unul din posturile subordonate, dar poate fi chemat de către acestea și convorbirea poate avea loc, activitatea operatorului de circulație va continua, având însă caracter informativ, pe toată durata defectării.

(4) În cazul defectării instalației TC numai la unul sau numai la o parte din posturile subordonate, se consideră ca scoase de sub conducerea operatorului de circulație numai aceste posturi. În asemenea cazuri, datele cu privire la circulația și lucrul stațiilor cu instalația TC a operatorului de circulație defectă se vor lua prin intermediul posturilor vecine care au instalația TC în funcțiune sau prin alte mijloace de comunicație aflate în dotarea IDM și operatorului de circulație.

(5) Operatorul de circulație și IDM de pe secția respectivă vor trece în registrele de dispoziții, sub ultima dispoziție înregistrată, defectarea legăturilor telefonice cu operatorul de circulație. În graficul de circulație, operatorul de circulație notează ora încetării și reluării activității sale, din cauza defectării instalației TC, printr-o linie verticală de culoare roșie, trasată pe linia care marchează timpul în grafic.

(5) Restabilirea legăturilor telefonice și reluarea activității de conducere a circulației se comunică de operatorul de circulație tuturor punctelor de secționare de pe secția sa, prin dispoziție scrisă.

(6) După restabilirea instalației TC, operatorul de circulație stabilește împreună cu IDM, situația circulației trenurilor pe secție, după care va putea trece la conducerea circulației de pe secția respectivă.

Secțiunea a 21-a

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

Art. 256. – Instrucțiunile de lucru privind utilizarea aplicațiilor sistemului informatic IRIS în legătură cu circulația trenurilor sunt prevăzute în Anexa 10.

Art. 257. - Sistemul informatic IRIS este destinat pentru:

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

Art. 258. - (1) Personalul care utilizează sistemul informatic IRIS în legătură cu circulația trenurilor dispune în acest scop de *stația de lucru IRIS* constituită din echipamente informatice – unitate centrală, monitor, tastatură, mouse, modem și după caz imprimantă.

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

(3) Rezultatul verificării stării de funcționare a *stației de lucru IRIS* se înscrie în RRLISC de către IDM respectiv în registrul de dispoziții de circulație de către operatorul de circulație.

(4) Disfuncționalitățile sistemului informatic IRIS și ale *stației de lucru IRIS* se consemnează prin înscriere în RRLISC de către IDM respectiv în registrul de dispoziții de circulație de către operatorul de circulație. IDM respectiv operatorul de circulație avizează imediat personalul care întreține sistemul informatic și consemnează numele celui care a primit avizarea, numărul, data și ora confirmării primirii avizării.

(5) IDM avizează operatorul de circulație prin înscriere în registrul de dispoziții de circulație cu număr și oră asupra disfuncționalităților sistemului informatic IRIS și ale *stației de lucru IRIS* menționând și avizarea personalului care întreține sistemul informatic.

Art. 259. - Procedurile detaliate de introducere, transmitere a datelor privind circulația trenurilor și de interogare asupra datelor introduse sunt reglementate prin Manualele de utilizare ale celor trei aplicații informatice. Personalul care utilizează stațiile de lucru IRIS trebuie instruit special în acest scop. Manualele de utilizare pot fi consultate permanent de la fiecare stație de lucru IRIS, în funcție de aplicația utilizată și de nivelul de acces la IRIS.

Art. 260. - IDM trebuie să efectueze prin intermediul *stației de lucru IRIS* următoarele operațiuni în legătură cu circulația trenurilor

- a) raportarea datelor referitoare la circulația tuturor trenurilor – suplimentare, de lucru, retrase în stație, trenuri conform programului de circulație – imediat după înscrierea acestora în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare;
- b) explicarea cauzelor întârzierii trenurilor;
- c) primirea dispozițiilor de circulație și confirmarea operativă a primirii acestora;
- d) transmiterea avizărilor către operatorul de circulație – închideri de linii, defectări ale instalațiilor, restricții de viteză nou introduse sau ridicate, trenuri rămase defecte și alte avizări legate de circulația trenurilor și siguranța circulației.

Art. 261. - Șeful stației verifică zilnic activitatea personalului din subordinea sa cu atribuții în utilizarea stațiilor de lucru IRIS în ceea ce privește:

- a) introducerea datelor de circulație în aplicația CRONOS;
- b) primirea și raportarea executării dispozițiilor de circulație;
- c) transmiterea avizărilor către operatorul de circulație.

Art. 262. - Operatorul de circulație trebuie să efectueze prin intermediul *stației de lucru IRIS* următoarele operațiuni în legătură cu circulația trenurilor:

- a) urmărirea în timp real a circulației trenurilor în vederea luării deciziilor operative pentru regularizarea circulației;
- b) efectuarea tuturor modificărilor operative asupra circulației trenurilor pe secția de circulație pe care o conduce la momentul aprobării lor (trenuri anulate, suplimentare, cu trasa modificată, pe rută ocolitoare, repuse în circulație, etc.);
- c) emiterea și urmărirea primirii/executării dispozițiilor de circulație;

- d) analizarea explicațiilor transmise de către IDM referitoare la întârzierea trenurilor și încadrarea întârzierii trenurilor pe cauze și responsabili;
- e) primirea dispozițiilor de circulație și confirmarea operativă a primirii acestora;
- f) transmiterea către IDM a dispozițiilor privind închideri de linii, scoateri de sub tensiune, restricții de viteză nou introduse sau ridicate, trenuri rămase defecte și a altor dispoziții în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;
- g) urmărirea operativă a circulației trenurilor care urmează să intre pe secția de circulație pe care o conduce.

CAPITOLUL II

DISPOZIȚII SPECIALE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR

SECȚIUNEA I

Circulația trenurilor pe linia din stânga a căii duble.

Circulația trenurilor pe linie falsă

Art. 263. - (1) Trenurile se expediază și circulă pe cale dublă, în mod normal, pe *linia din dreapta* a sensului de mers.

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

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

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

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

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

Art. 264. - (1) Circulația trenurilor pe linie falsă se efectuează numai cu aprobarea scrisă a operatorului de circulație care stabilește distanța și condițiile de circulație pentru fiecare tren, după sistemul înțelegerii telefonice - cale liberă - caz în care IDM dispozitor din stația care expediază trenul pe linie falsă, înmânează mecanicului ordin de circulație în care menționează că trenul circulă pe linie falsă, distanța și alte condiții de circulație, dacă există.

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

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

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

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

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

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

SECȚIUNEA a 2-a

Suspendarea temporară a activității de mișcare pe unele secții de circulație

Art. 265. - (1) Pe secțiile de circulație cu activitate redusă, administratorul infrastructurii feroviare poate aproba suspendarea temporară a activității de mișcare, pe o perioadă mai mică de 24 de ore, în care nu este prevăzut să circule trenuri.

(2) Pe aceste secții de circulație, operatorul de circulație dispune suspendarea activității de mișcare potrivit programului aprobat, precizând pentru fiecare punct de secționare ora de începere a suspendării, respectiv de reluare a activității de mișcare, numai după ce a stabilit împreună cu IDM dispozitori din punctele de secționare, ultimul tren circulat pe fiecare fir de circulație, când este cazul, precum și starea de liber a liniilor curente.

(3) IDM dispozitori dau dispoziție scrisă la posturile din incinta stației și la posturile afiliate din linie curentă, pentru suspendarea temporară, respectiv reluarea activității de mișcare, precizând ora de la care se suspendă activitatea de mișcare, personalul care rămâne la postul respectiv, dacă este cazul și ora reluării activității, iar pentru posturile care deservește bariere ce au poziția normală „închisă”, dispune deschiderea acestora pe perioada suspendării activității de mișcare.

(4) Pe timpul cât activitatea de mișcare este suspendată temporar, macazurile trebuie manevrate în poziție normală și încuiate, iar cheile încuietorilor de la macazurile înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc se aduc la biroul de mișcare. În stațiile înzestrate cu instalații CEM sau cu încuietori cu chei și bloc, macazurile trebuie blocate în poziție normală. În cazurile în care la posturile din incinta stației nu rămâne personal, se încuie ușile iar cheile acestora se aduc la biroul de mișcare.

(5) Pe perioada suspendării temporare a activității de mișcare, la biroul de mișcare din fiecare punct de secționare rămâne la post cel puțin IDM dispozitor, iar la posturile de barieră rămân la post păzitorii de barieră sau alți agenți care le deservește.

(6) Pe perioada suspendării temporare a activității de mișcare, agenții care rămân la post asigură semnalizarea corespunzătoare a barierelor; barierele care au poziția normală „închisă” se deschid și se mențin în această poziție pe perioada suspendării temporare a activității de mișcare.

(7) Personalul rămas la post pe perioada suspendării activității de mișcare are obligația de a supraveghea construcțiile și instalațiile din zona postului și de a răspunde la apelurile telefonice.

(8) Reluarea activității de mișcare se face potrivit programului aprobat, în baza dispoziției operatorului de circulație transmisă către IDM dispozitori din stațiile în care activitatea de mișcare a fost suspendată. IDM dispozitor, după primirea dispoziției operatorului de circulație, organizează reluarea activității verificând starea personalului și înmânează cheile de la cabine și de la încuietorile macazurilor - în cazul stațiilor cu încuietori fără bloc.

(9) IDM dispozitor transmite dispoziție scrisă posturilor din incinta stației și posturilor din linie curentă afiliate, pentru reluarea activității de mișcare și pentru închiderea barierelor care au poziția normală închisă. Personalul de la posturile din incinta stației precum și de la cele din linie curentă afiliate, raportează către IDM prin telefonogramă, pe proprie răspundere, dacă este în stare normală, dacă instalațiile SCB și TC sunt funcționabile și dacă barierele care au poziție normală închisă, au fost închise.

(10) După primirea raportării de la posturile din incinta stației și de la cele din linie curentă, IDM dispozitor confirmă operatorului de circulație executarea dispoziției de reluare a activității și numai după aceasta operatorul de circulație dispune asupra circulației trenurilor, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(11) În mod excepțional - în caz de forță majoră și în cazul producerii de accidente și/sau evenimente feroviare, în funcție de necesitate - operatorul de circulație poate dispune reluarea activității de mișcare înainte de ora stabilită.

(12) Pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, pe perioada suspendării temporare a activității de mișcare, în fiecare punct de secționare, rămâne la post IDM dispozitor sau un agent autorizat pentru executarea operațiilor privind circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare de pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor.

(13) Structurile regionale ale administratorului infrastructurii feroviare elaborează pentru fiecare secție de circulație reglementări specifice privind suspendarea și reluarea activității de

mișcare, modul de procedare în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație și sarcinile personalului rămas la post pe perioada suspendării temporare a activității de mișcare; aceste reglementări specifice constituie anexă la PTE.

(14) Structurile regionale ale administratorului infrastructurii feroviare sau, după caz, gestionarul infrastructurii feroviare comunică operatorilor economici și operatorilor de transport feroviar și de manevră feroviară interesați, atât secțiile de circulație, precum și intervalele orare între care se suspendă activitatea de mișcare.

SECȚIUNEA a 3-a

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

Art. 266. - (1) În punctele de secționare cu activitate redusă, administratorul infrastructurii feroviare poate aproba suspendarea temporară a serviciului de mișcare pentru anumite perioade de timp de una sau mai multe zile.

(2) Este interzisă suspendarea temporară a serviciului de mișcare în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE de pe secții de circulație cu linie simplă înzestrată cu BLA sau linie simplă înzestrată cu bloc de linie semiautomat.

(3) În stațiile (punctele de secționare) în care se suspendă temporar serviciul de mișcare, operatorul de circulație dispune suspendarea, respectiv reluarea serviciului potrivit programului aprobat, numai după ce a stabilit împreună cu IDM dispozitori că liniile curente sunt libere.

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

(5) În cazul în care trenul a plecat din ultima stație cu oprire și mecanicul nu a fost încunoștințat despre suspendarea temporară a serviciului de mișcare în stația (punctul de secționare) respectivă, operatorul de circulație trebuie să dispună oprirea trenului în una din stațiile din parcurs pentru avizarea mecanicului.

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

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

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

(9) În cazurile prevăzute la alin. (7) și (8) semnalele se scot din funcție de către acar, din ordinul scris al IDM, conform reglementărilor specifice în vigoare.

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

Art. 267. - (1) Înainte de expedierea trenului din stația vecină, agentul din stația cu serviciul de mișcare suspendat temporar primește comanda la telefon de la IDM dispozitor din stația care expediază trenul și o înscrie în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

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

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

Art. 268. - Înainte de intrarea în stația cu serviciul de mișcare suspendat temporar, mecanicul conduce trenul cu deosebită atenție, iar în cazul în care nu primește semnalul „*înainte*” din partea agentului stației, oprește trenul.

Art. 269. - (1) Pe perioada suspendării temporare a serviciului de mișcare în stațiile cu treceri la nivel cu bariere mecanice, se procedează astfel:

- a) după primirea, înregistrarea și confirmarea comenzii, agentul revizuieste macazurile care intră în parcursul comandat și sunt atacate de tren pe la vârful, închide bariera, după care se postează la locul fixat și marcat pentru supravegherea trecerii la nivel și a trenurilor în circulație, prin defilare;
- b) în cazul în care în stație sunt două bariere, modul de deservire a posturilor de barieră de către agent și păzitorul de barieră precum și locul de postare a acestora în vederea supravegherii circulației pe timpul suspendării temporare a serviciului de mișcare, se stabilesc prin prescripțiile de lucru pe perioada de suspendare temporară a serviciului de mișcare, anexă la PTE.

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

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

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

Art. 270. - Administratorul infrastructurii feroviare publice comunică operatorilor economici, operatorilor de transport feroviar și de manevră feroviară interesați, stațiile (punctele de secționare) și perioada pentru care se suspendă temporar serviciul de mișcare.

SECȚIUNEA a 4-a

Oprirea neprevăzută a unui tren în linie curentă

Art. 271. - (1) În caz de oprire neprevăzută a unui tren în linie curentă, mecanicul trenului este obligat:

- a) să frâneze trenul cu frâna automată și la nevoie să dea semnalul de strângere a frânelor de mână;
- b) să ia legătura cu șeful de tren, în cazul în care acesta există și să stabilească împreună măsurile și condițiile pentru circulația în continuare a trenului;
- c) să ceară, dacă este cazul, locomotivă de ajutor.

(2) Constatarea și înlăturarea neregulilor apărute la tren se fac de către mecanicul ajutor. În cazul în care pentru constatarea și înlăturarea neregulilor apărute la tren este necesară deplasarea mecanicului, în cabina de conducere a locomotivei rămâne mecanicul ajutor.

Art. 272. - (1) În cazul în care locomotiva trenului este deservită numai de mecanic, constatarea și înlăturarea neregulilor apărute la tren se fac de către șeful de tren.

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

- a) să ia legătura cu mecanicul și să stabilească împreună cauzele opririi și condițiile de circulație în continuare;
- b) să ia măsuri de înlăturare a obstacolelor dacă acest lucru este posibil;
- c) să ia măsuri pentru acoperirea obstacolului sau a locului care constituie un pericol în circulația trenurilor pe liniile vecine, dacă este cazul;

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

(3) În cazul în care oprirea trenului se datorează unor defecțiuni ce nu pot fi remediate de către șeful de tren, mecanicul se deplasează pentru remedierea defecțiunilor, iar în cabina de conducere a locomotivei rămâne șeful de tren.

Când trenul este oprit pe o porțiune de linie cu declivitate mai mare de 15 ‰, mecanicul nu are voie să părăsească locomotiva și solicită locomotivă de ajutor.

Art. 273. - După oprirea trenului în linie curentă, toți agenții însărcinați cu strângerea frânelor de mână sunt obligați să strângă imediat frâna de mână a vagonului pe care îl ocupă și la semnalul mecanicului să strângă și restul frânelor de mână ale vagoanelor care le-au fost repartizate în acest scop.

Art. 274. - În cazul ruperii trenului și rămânerii în linie curentă a părții rupte, agentul de la urma trenului - când există - are următoarele obligații:

- a) să strângă toate frânele de mână existente în grupul de vagoane rămas în linie curentă;
- b) să supravegheze grupul de vagoane rămas în linie curentă;
- c) să se deplaseze spre trenul care se apropie și să dea semnale de oprire, până la oprirea trenului, când aude că se apropie un tren.

Art. 275. - (1) În cazul în care trenul a fost oprit în linie curentă și nu își mai poate continua mersul, șeful de tren în cazul în care există, ia la cunoștință condițiile de circulație înscrise în ultimul ordin de circulație aflat la mecanicul trenului și poate dispune mecanicului prin ordin de circulație, fără o înțelegere prealabilă cu IDM, să dea trenul înapoi, până la semnalul de intrare al stației, fără să-l depășească cu vehiculul din capul trenului în sensul de împingere.

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

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

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

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

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

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

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

- a) să observe linia și semnalele;
- b) să dea semnale corespunzătoare și să ia măsuri de oprire a trenului, inclusiv prin tragerea semnalului de alarmă, în cazul în care observă obstacole sau la întâlnirea unui

semnal care ordonă oprirea.

(7) În cazul în care locomotiva este deservită numai de mecanic, la darea înapoi a trenului, acesta este obligat să dea semnale de atenție repetate, iar cel de-al doilea agent al trenului se postează la urma trenului îndeplinind obligațiile prevăzute la alin. (6).

Art. 276. - (1) În cazul în care după oprirea neprevăzută în linie curentă trenul nu își poate continua mersul în întregime, se poate remorca în părți, cu locomotiva trenului sau cu o locomotivă de ajutor.

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

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

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

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

Art. 277. - (1) IDM dispozitor, după sosirea locomotivei izolate sau a primei părți a trenului din linie curentă, are următoarele obligații:

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

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

Art. 278. - (1) În cazul în care trenul oprit în linie curentă nu își poate continua mersul și nici nu se poate întoarce în stația de plecare, mecanicul trebuie să ceară de la stațiile vecine, locomotivă de ajutor.

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

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

(4) În cazul în care locomotiva de ajutor nu mai este necesară, mecanicul va renunța la solicitarea acesteia în același mod în care a solicitat-o și nu va pune trenul în mișcare decât după

încuviințarea scrisă a IDM dispozitor, înregistrată cu număr și oră în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, care va fi comunicată mecanicului în scris, prin telefon sau radiotelefon. În cazul în care locomotiva de ajutor a fost îndrumată pe linia curentă închisă, IDM nu va încuviința renunțarea la locomotiva de ajutor și punerea trenului în mișcare.

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

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

(7) După eliberarea liniei curente, IDM dispozitor avizează despre aceasta operatorul de circulație, care va dispune redeschiderea liniei curente.

Art. 279. - (1) În cazul remorcării trenului cu locomotivă deservită numai de către mecanic, la solicitarea acestuia, șeful de tren trebuie să se prezinte la locomotivă pentru a lua măsurile care se impun ca urmare a opririi neprevăzute a trenului în linie curentă; în cazul în care nu s-a putut comunica prin radiotelefon cauza opririi trenului și mecanicul nu dă semnale de atenție, șeful de tren se prezintă din proprie inițiativă la locomotivă.

(2) În cazul în care șeful de tren constată pierderea capacității de conducere a locomotivei de către mecanic, după luarea măsurilor prevăzute la art. 111 alin. (1), va lua legătura cu IDM din stația cea mai apropiată, folosind toate mijloacele posibile - radiotelefon sau agenți ai trenului - solicitând din proprie inițiativă locomotivă de ajutor, respectiv mecanic de schimb, după caz.

Art. 280. - (1) În cazul în care trenul este oprit neprevăzut în linie curentă și nu își poate continua mersul ca urmare producerii unui eveniment sau accident feroviar, mecanicul trebuie să comunice acest fapt IDM din una din stațiile vecine. Comunicarea se înscrie atât de către mecanic cât și de IDM în modul prevăzut la art. 271 alin. (2).

(2) După primirea comunicării, IDM dispozitor informează operatorul de circulație despre producerea evenimentului sau accidentului feroviar. În acest caz operatorul de circulație închide linia curentă.

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

(4) După înlăturarea urmărilor evenimentului sau accidentului feroviar și eliberarea liniei curente, deschiderea liniei curente se face conform prevederilor din prezentul regulament.

SECȚIUNEA a 5-a

Circulația mijloacelor de intervenție și a UAM pe linia curentă închisă

Art. 281. - (1) Pe perioada în care linia curentă este închisă datorită întreruperii acesteia pe o porțiune, se admite circulația mijloacelor de intervenție și a UAM de o parte și de alta a porțiunii de întrerupere.

(2) Îndrumarea UAM pe linie curentă închisă se face la cerea personalului de întreținere a liniilor sau, după caz, a celui de întreținerea instalațiilor.

(3) Când este necesar să se îndrume mai multe mijloace de intervenție și/sau UAM în aceeași parte a porțiunii de întrerupere, acestea se vor putea urmări și la vedere, circulând cu viteza corespunzătoare distanței de vizibilitate, maxim de 20 km/h, astfel încât mijlocul de intervenție (UAM) să oprească sigur înaintea oricărui eventual obstacol sau să nu ajungă mijlocul de intervenție (UAM) urmărit. Pe timp cu vizibilitate redusă, mijloacele de intervenție vor avea semnalele de cap și fine de tren, iluminate.

Art. 282. - (1) Ieșirea în linie curentă închisă a mijloacelor de intervenție și UAM se face ca trenuri de serviciu în baza condițiilor stabilite în ordinul de circulație.

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

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

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

b) în cazul în care mijlocul de intervenție sau UAM se expediază spre capul trenului:

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

(3) Pe secții de circulație neînregistrate cu BLA, atât ziua cât și noaptea, în ordinul de circulație se menționează:

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

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

Art. 283. - (1) În cazul în care din două stații vecine se expediază în sens contrar - pe distanța de circulație dintre ele - mijloace de intervenție și/sau UAM, porțiunea de linie dintre punctele până la care pot avansa mijloacele de intervenție și/sau UAM, se consideră ca porțiune de întrerupere și se semnalizează ca porțiune de linie închisă.

(2) Expedierea mijloacelor de intervenție și/sau UAM se face numai după primirea avizului scris sau telefonogramei transmise de către conducătorul lucrărilor, prin care se comunică stației care a cerut închiderea liniei, că porțiunea în cauză a fost semnalizată.

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

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

Art. 284. - (1) Circulația mijloacelor de intervenție și/sau UAM pe o linie curentă închisă, precum și retragerea lor din linie curentă la una din stațiile care delimitează linia curentă închisă se face în condițiile stabilite în ordinul de circulație înmănat mecanicului; intrarea mijloacelor de intervenție și/sau UAM în stație se face conform reglementărilor privind primirea trenurilor.

(2) Datele privind circulația mijloacelor de intervenție și/sau UAM pe o linie curentă închisă, se evidențiază de către IDM în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare și se transmit către IDM din stația vecină și operatorului de circulație.

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

- a)** condițiile de circulație pe linie curentă închisă;
- b)** expedierea cu semnalul de ieșire pe oprire;
- c)** delimitarea kilometrică a lucrărilor pentru fiecare mijloc de intervenție și/sau UAM;
- d)** mijlocul de intervenție pe care îl urmărește și/sau de care este urmărit;
- e)** stația unde se retrage;
- f)** condițiile de înapoiere și de intrare în stație;
- g)** alte condiții de circulație.

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

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

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

(7) Conducătorul lucrării înscrie în RRLISC retragerea ultimului mijloc de intervenție, eliberarea liniei curente, terminarea lucrărilor, asigurarea gabaritului de liberă trecere, precum și eventuale condiții de circulație. IDM dispozitor comunică operatorului de circulație eliberarea liniei curente și eventualele condiții înscrise în RRLISC.

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

(9) În cazul în care este necesară transbordarea călătorilor în zona porțiunii de întrerupere, trenurile de călători pot circula pe linie curentă închisă în aceleași condiții ca și mijloacele de intervenție și/sau UAM, iar datele privind circulația acestora vor fi înscrise în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare de către IDM și raportate operatorului de circulație; locomotivele de ajutor circulă în aceleași condiții.

SECȚIUNEA a 6-a

Circulația automotoarelor de serviciu și a UAM

Art. 285. - (1) Automotoarele de serviciu și UAM pot fi puse în circulație în următoarele cazuri:

- a) pentru prezentarea urgentă la fața locului, în caz de evenimente sau accidente feroviare;
- b) pentru restabilirea funcționării instalațiilor SCB, TC și IFTE, în caz de deranjamente;
- c) pentru transporturi urgente de materiale;
- d) pentru revizia construcțiilor și instalațiilor de cale ferată;
- e) pentru rezolvarea sau examinarea pe teren a unor probleme importante și urgente;
- f) pentru executarea controlului de către personalul de conducere;
- g) pentru întreținerea și reparația căii.

(2) Automotoarele de serviciu și UAM circulă ca trenuri de serviciu în rang VII și nu vor provoca sub nici un motiv întârzierea trenurilor prevăzute în graficul de circulație.

În caz de evenimente sau accidente feroviare care necesită punerea în circulație a acestor vehicule feroviare, rangul în care circulă acestea se stabilește la îndrumare, prin dispoziția de punere în circulație.

Art. 286. - (1) UAM pot circula pe linia curentă, izolate sau cuplate.

(2) La UAM se poate atașa numai un singur vagon de marfă, pe două osii, care trebuie să aibă frâna de mână în bună stare de funcționare. În acest caz, UAM trebuie însoțit de personal de întreținere a liniilor având funcția de cel puțin șef de echipă, sau de personal de întreținere a instalațiilor având funcția de cel puțin electromecanic.

(3) În cazuri excepționale se poate atașa un singur UAM cu sau fără vagon, la urma trenurilor care circulă în rangul VII. Viteza trenului în acest caz, nu trebuie să depășească viteza de circulație înscrisă pe UAM și se aduce la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație.

(4) Circulația UAM cu sau fără vagoane, pe linii înzestrate cu BLA se face conform prevederilor art. 208, alin. (3) din prezentul regulament.

Art. 287. - (1) Circulația mașinilor grele de cale - pentru burat, ciuruit, profilat, compactat, ripat și alte asemenea - între două stații, se face după regulile stabilite pentru circulația trenurilor.

(2) Îndrumarea în linie curentă a mașinilor grele de cale, în vederea efectuării lucrărilor, se face cu închiderea liniei curente.

(3) Utilajele multifuncționale pentru întreținerea și repararea căii și a liniei de contact, care se pot deplasa atât pe calea rutieră cât și pe calea ferată, sunt îndrumate pentru executarea unor lucrări, numai pe linii închise, având acces pe acestea, de regulă, prin zona trecerilor la nivel.

SECȚIUNEA a 7-a

Circulația vehiculelor cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele

Art. 288. - Circulația vehiculelor cu motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, în toate cazurile, se face pe bază de cale liberă. Oprirea lor este obligatorie în fiecare stație.

Art. 289. – (1) Circulația vehiculelor fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele - vagoneti, cărucioare de măsurat calea când nu sunt conduse sau nu sunt însoțite de către șeful de district sau șeful secției de întreținere a căii, monoraiurile sau rolele încărcate cu șine - se face după caz, pe bază de:

- a) încuviințare scrisă dată conducătorului vehiculului, de către IDM dispozitor, prin ordin de circulație, respectiv încuviințarea dată prin dispoziție scrisă, în cazul în care cererea s-a făcut telefonic;
- b) cale liberă;
- c) program de mers stabilit decadic, în cazul în care la plecarea din linie curentă nu există legătură telefonică.

(2) Circulația și folosirea la lucrări a utilajelor ușoare de cale care se pot scoate de pe linie cu brațele - mașini de strâns buloane, defectoscopuri de verificat șine, mașini de tirfonat, monoraiuri și altele - se fac fără încuviințarea IDM dispozitor, cu excepția monoraiurilor încărcate cu șine. De asemenea, pot circula fără încuviințarea IDM dispozitor, cărucioarele de măsurat calea, numai atunci când sunt conduse sau însoțite de către șeful de district sau șeful secției de întreținere a căii, pe raza lor de activitate.

Art. 290. - (1) În cazul circulației pe bază de încuviințare, aceasta se dă în scris conducătorului vehiculului, personal de către IDM dispozitor sau de către acar, în urma dispoziției scrise a IDM dispozitor, prin ordin de circulație completat cu următoarele date:

- a) distanța pe care circulă vehiculul;
- b) orele între care este admisă circulația vehiculului;
- c) trenurile care circulă între aceste ore;
- d) numărul autorizației tip pentru conducerea vehiculului și eliberarea liniei curente;
- e) alte date care trebuie aduse la cunoștința conducătorului vehiculului.

(2) IDM dispozitor dă dispoziție scrisă posturilor de macazuri interesate, indicând direcția de mers a vehiculului ce se expediază. Aceeași dispoziție se dă și în cazul în care vehiculul sosește din linie curentă sau când circulă pe liniile din stație.

(3) În cazul în care vehiculul pleacă din linie curentă de la un post cu telefon, conducătorul vehiculului solicită prin telefonogramă încuviințarea IDM dispozitor pentru punerea vehiculului pe linie și circulația acestuia. IDM dă încuviințare prin dispoziție scrisă care va cuprinde aceleași date care urmează să fie trecute și în ordinul de circulație. Solicitarea de încuviințare se notează de către conducătorul vehiculului în registrul postului, iar IDM dispozitor o notează în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

Art. 291. - (1) Pe distanțele de circulație pe care circulă trenuri cu viteze mai mari de 100 km/h, circulația vehiculelor fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele se face numai pe bază de cale liberă.

(2) Conducătorul vehiculului fără motor care se poate scoate de pe linie cu brațele solicită ca circulația acestuia să se facă pe bază de cale liberă și în următoarele cazuri:

- a) în cazul în care circulă pe poduri lungi;
- b) prin tuneluri;
- c) pe linii cu profil accidentat și în curbe fără vizibilitate;
- d) dacă, în caz de pericol, nu sunt asigurate condiții de scoatere imediată a acestora în afara căii.

(3) În toate cazurile, pentru circulația pe bază de cale liberă a vehiculelor fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, IDM dispozitor cere aprobarea operatorului de circulație, iar în ordinul de circulație, pe lângă datele prevăzute la art. 290, alin. (1), menționează că aceste

vehicule circulă pe bază de cale liberă.

Art. 292. - (1) În cazul în care plecarea unui vehicul fără motor se face din linie curentă, de la un punct în care nu există legătură telefonică cu IDM dispozitor, conducătorul vehiculului circulă pe baza programului de mers stabilit decadic, dar numai în intervalul de timp trecut în acest program.

(2) Programul de mers decadic pentru circulația vehiculelor fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele se stabilește de către șeful districtului de întreținere a căii împreună cu șeful stației, se aduce în scris la cunoștința operatorului de circulație și se afișează la biroul de mișcare.

(3) În cazul vehiculelor fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele și care circulă pe baza programului de mers stabilit decadic sau pe baza încuviințării scrise a IDM, IDM dispozitori sunt obligați să înștiințeze în scris, prin ordin de circulație, pe mecanicii trenurilor a căror circulație nu este cunoscută de către conducătorul vehiculului sau este cunoscută, însă trenul circulă timpuriu sau întârziat; în ordinul de circulație se fac mențiuni privind circulația acestor vehicule pe tot intervalul de timp prevăzut în programul de mers stabilit decadic, iar formula de cale liberă se completează cu aceste mențiuni.

(4) În caz de lucrări neprevăzute, care impun circulația vehiculelor care se pot scoate de pe linie cu brațele, stabilirea plecării și înapoierii acestora se face de către conducătorul vehiculului împreună cu IDM dispozitor.

(5) Numărul de oameni ce însoțesc vehiculele care circulă fără cale liberă trebuie să fie suficient pentru înlăturarea rapidă de pe linie a acestor vehicule și a încărcăturii lor, imediat ce se constată apropierea trenului.

(6) IDM dispozitor expediază aceste vehicule numai în cazul în care conducătorul vehiculului posedă:

- a)** autorizație tip de conducere și eliberare a liniei curente, valabilă în perioada respectivă, eliberată de secția de întreținere a căii;
- b)** extras din mersul trenurilor precum și din mersul trenurilor suplimentare atunci când există;
- c)** ceas în bună stare de funcționare;
- d)** instrumente de semnalizare portative.

Art. 293. - Îndrumarea vehiculelor cu și fără motor, când circulă pe secții de circulație înzestrate cu BLA se face pe bază de cale liberă. În ordinul de circulație întocmit de către IDM dispozitor și înmănat conducătorului vehiculului, se menționează:

- a)** distanța pe care circulă;
- b)** ora de sosire în stația vecină, respectiv ora de eliberare a liniei curente;
- c)** numărul autorizației tip pentru conducerea vehiculului și eliberarea liniei curente;
- d)** alte date care trebuie aduse la cunoștința conducătorului vehiculului.

Art. 294. - (1) În toate cazurile, circulația vehiculelor cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele se face fără anunțarea lor la posturile de barieră și fără manipularea semnalelor de intrare, ieșire sau trecere și a barierelor de la trecerile la nivel.

(2) Înaintea trecerilor la nivel, precum și între semnalul de intrare și primul aparat de cale, aceste vehicule circulă cu atenție sporită și cu viteza de cel mult 20 km/h, fiind gata să oprească la apariția unui obstacol, respectiv la perceperea unui semnal de oprire.

Art. 295. - În cazul vehiculelor cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, care circulă pe bază de cale liberă, în baza aprobării operatorului de circulație, linia curentă se consideră liberă numai după sosirea vehiculului în stație sau la un post de mișcare în linie curentă, după transmiterea reavizului de sosire sau după caz a avizului de trecere de către IDM.

Art. 296. - (1) În incinta stației, punerea pe linie și circulația vehiculelor cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele se face numai cu încuviințarea IDM dispozitor, dată în scris conducătorului vehiculului, prin ordin de circulație, personal sau de către un agent în urma dispoziției scrise a IDM dispozitor dată posturilor de macazuri.

(2) În cazul în care există legătură prin radiotelefon între conducătorul vehiculului și IDM dispozitor, comunicările privind punerea pe linie, circulația și eliberarea liniei curente pentru vehiculele cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, se pot transmite prin radiotelefon cu înscrierea acestora de către conducătorul vehiculului în condica portativă a

stației, iar de către IDM dispozitor, în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

SECȚIUNEA a 8-a

Circulația trenurilor în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație

Art. 297. - (1) În cazul în care funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă, circulația trenurilor se face:

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

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

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

Art. 298. - (1) Înțelegerile scrise pentru expedierea trenurilor în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație se stabilesc de către stația cu sens cu prioritate. Sensul cu prioritate este:

- a)** pe secții de circulație cu cale simplă - sensul în care circulă trenurile numerotate fără soț;
- b)** pe secții de circulație cu cale dublă - sensul normal de circulație;
- c)** pe secții de circulație cu cale dublă, în cazul în care unul din firele de circulație este închis, iar pe celălalt fir se face circulația în ambele sensuri - sensul care este normal pentru firul rămas în circulație.

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

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

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

Art. 299. - (1) Pe tot timpul cât durează întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM dispozitor care expediază trenul înmânează ordin de circulație în care va menționa:

- a)** circulația trenului se face cu toate mijloacele de comunicație întrerupte;
 - b)** viteza de circulație a trenului nu va depăși 30 km/h;
 - c)** oprirea trenului în stația prin care, după livret sau după mersul întocmit cu ocazia punerii în circulație a trenului suplimentar, trenul era prevăzut să circule fără oprire;
 - d)** trenul circulă neanunțat la posturile de barieră, dacă este cazul.
- (2)** Pe timpul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație se interzice:
- a)** executarea manevrei în linie curentă cu depășirea semnalului de intrare;
 - b)** expedierea unui tren cu oprire pentru lucrări în linie curentă, cu excepția mijloacelor de intervenție sau locomotivei de ajutor când trebuie îndrumate în linie curentă între două stații vecine;
 - c)** expedierea unui tren pe și de pe o linie ramificată din linia curentă;
 - d)** expedierea unui convoi de manevră de pe linia unui operator economic, cu manevră în linie curentă și cu înapoiere pe linia operatorului economic.

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

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

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

Art. 300. - (1) În timpul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, se poate efectua închiderea liniei curente în cazul în care necesitățile impun aceasta. În acest caz, IDM din stația care a primit comunicarea scrisă sau verbală de la un mecanic sau de la personalul de întreținere a căii asupra situației liniei care impune închiderea, trimite către IDM din stația vecină comunicarea scrisă de închidere a liniei curente, printr-un agent.

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

Art. 301. - (1) În cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație pe linie simplă, până la stabilirea înțelegerilor scrise între două stații vecine, numai stația cu sens cu prioritate poate să expedieze primul tren în sensul cu prioritate, fără consimțământul stației vecine, stabilind cu această ocazie și înțelegerea scrisă.

(2) Pe secțiile de circulație cu cale simplă înzestrate cu BLA, respectiv pe cale dublă cu BLA banalizat sau BLA specializat, dar cu dependență de excludere între stații a ieșirii pe linia din stânga a căii duble când dependența nu funcționează, expedierea primului tren chiar în sensul cu prioritate se face numai după ce s-a convenit în prealabil, în scris, între stațiile vecine cu formula "C" sau "D" prevăzute la art. 312, după caz. Înțelegerea scrisă se trimite numai de către stația cu sens cu prioritate, stației vecine, care așteaptă primirea avizului scris și se conformează întocmai acestui aviz.

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

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

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

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

Art. 302. - În cazul în care între două stații vecine se află un post de mișcare, un post ajutător de mișcare sau un post de macazuri în linie curentă, IDM din stația cu sens cu prioritate la expedierea primului tren în sensul cu prioritate, respectiv IDM din stația cu sens fără prioritate, care expediază primul tren în baza înțelegerii scrise după formula "C" de la art. 312 din lipsă de tren în sensul cu prioritate, este obligat să specifice în ordinul de circulație oprirea trenului la post, pentru a comunica către IDM, respectiv agentului care deservește postul, că s-a întrerupt funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație, precum și pentru a verifica dacă linia curentă dintre post și stația vecină spre care circulă trenul este liberă.

Art. 303. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație a fost expedit din stația cu sens cu prioritate un tren având ca destinație o stație situată pe o linie ce se ramifică din linia curentă și nu s-a primit reavizul de trecere de la postul de mișcare ce deservește ramificația, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine între care se află postul de mișcare se consideră ocupată pe timpul necesar trenului să parcurgă distanța până la postul de mișcare, stabilit în livretul cu mersul trenurilor, plus încă 10 minute - fig. 8.

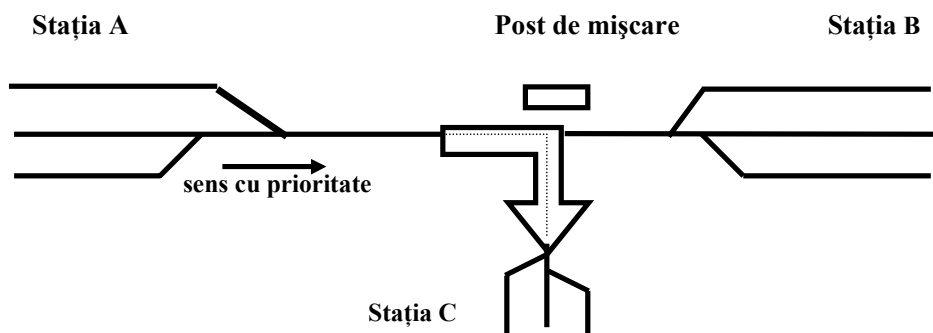


Fig. 8

Art. 304. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat cale liberă stației vecine situată pe o linie ce se ramifică din linia curentă, pentru expedierea unui tren la stația cu sens cu prioritate, atunci linia curentă, dintre cele două stații vecine situate pe linia directă între care se află postul de mișcare, se consideră ocupată până la sosirea trenului în stația cu sens cu prioritate sau până la primirea comunicării scrise de la IDM din stația situată pe linia ce se ramifică din linia curentă, că trenul este reținut acolo și nu se mai expediază - fig. 9.

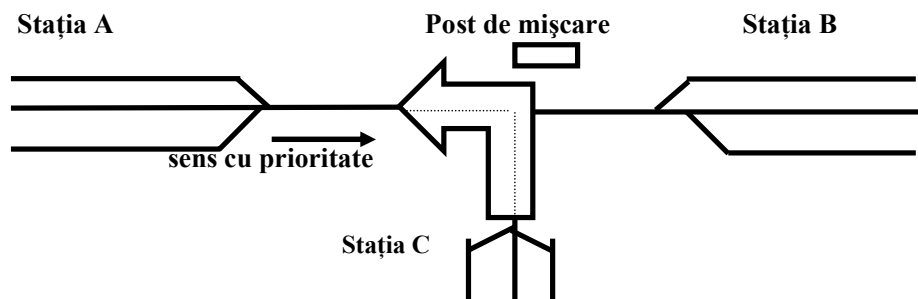


Fig. 9

Art. 305. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație din stația cu sens cu prioritate a fost expedit un tren/convoi de manevră având ca destinație o linie a unui operator economic ramificată din linie curentă, deservită de un post ajutător de mișcare sau un post de macazuri din linie curentă și nu s-a primit raportarea garării pe linia operatorului economic, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată pe timpul de mers necesar trenului/convoifului de manevră să parcurgă distanța până la postul ajutător de mișcare sau postul de macazuri din linie curentă, plus încă 10 minute - fig. 10.

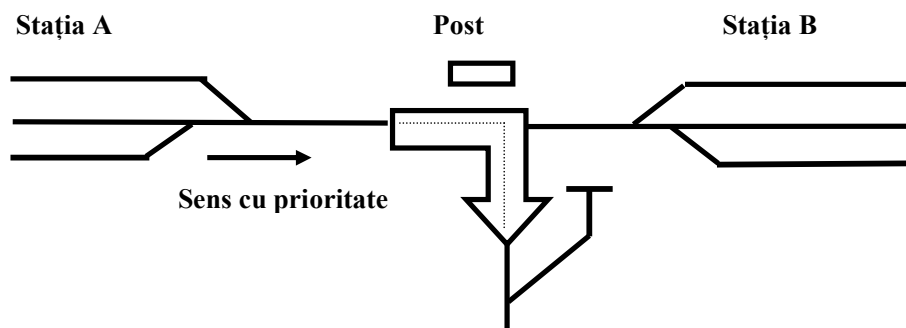


Fig. 10

Art. 306. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat dispoziție scrisă postului ajutător de mișcare sau postului de macazuri din linie curentă care deservește o linie a unui operator economic, în vederea ieșirii trenului/convoifului de manevră pentru manevră în linie curentă, linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată până la primirea de la postul respectiv a comunicării scrise privind gararea trenului/convoifului de manevră pe linia operatorului economic.

Art. 307. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat comandă postului ajutător de mișcare sau postului de macazuri din linie curentă, care deservește o linie a unui operator economic, pentru expedierea unui tren/convoi de manevră la stația cu sens cu prioritate, linia curentă se consideră ocupată până la sosirea trenului/convoifului de manevră sau până la primirea de la postul respectiv a comunicării scrise privind reținerea trenului/convoifului de manevră pe linia operatorului economic - fig. 11.

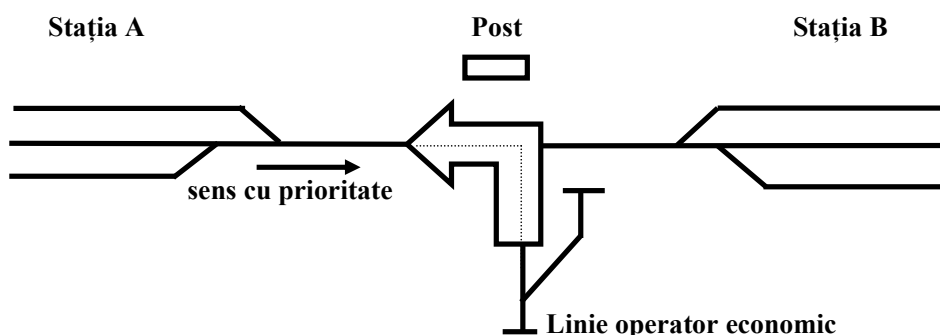


Fig. 11.

Art. 308. - (1) Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat stației vecine cale liberă pentru expedierea unui tren/convoi de manevră având ca destinație o linie a unui operator economic ramificată din linie curentă, deservită de un post ajutător de mișcare sau un post de macazuri din linie curentă și nu a primit reavizul de sosire, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată pe timpul de mers necesar trenului/convoifului de manevră să parcurgă distanța până la post, plus încă 10 min. - fig. 12.

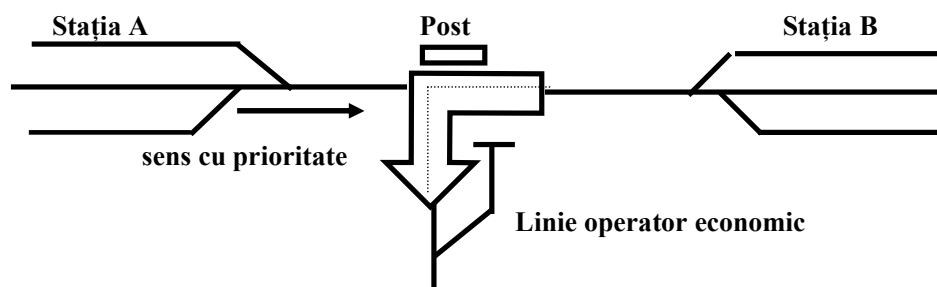


Fig. 12.

(2) IDM, din stația cu sens cu prioritate, este obligat ca la expedierea primului tren în această direcție să specifice în ordinul de circulație înmănat mecanicului, oprirea trenului la

postul ajutător de mișcare sau la postul de macazuri din linie curentă, pentru a verifica dacă linia curentă dintre post și stația vecină este liberă.

Art. 309. - (1) Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, IDM din stația cu sens cu prioritate a dat stației vecine cale liberă pentru expedierea unui tren/convoi de manevră, cu oprire în linie curentă și înapoierea în stația de expediere și nu s-a primit reavizul de sosire, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată până la primirea comunicării scrise de la IDM din stația cu sens fără prioritate, că trenul/convoiul de manevră s-a înapoiat în stație.

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

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

(4) Dacă trenul/convoiul de manevră a fost reținut pe linia operatorului economic, trenul expedit de stația cu sens cu prioritate își continuă mersul la stația vecină, iar trenul/convoiul de manevră de pe linia operatorului economic așteaptă restabilirea funcționării mijloacelor de comunicație sau va fi expedit la cererea postului, pe baza înțelegerii scrise între cele două stații vecine - fig. 13.

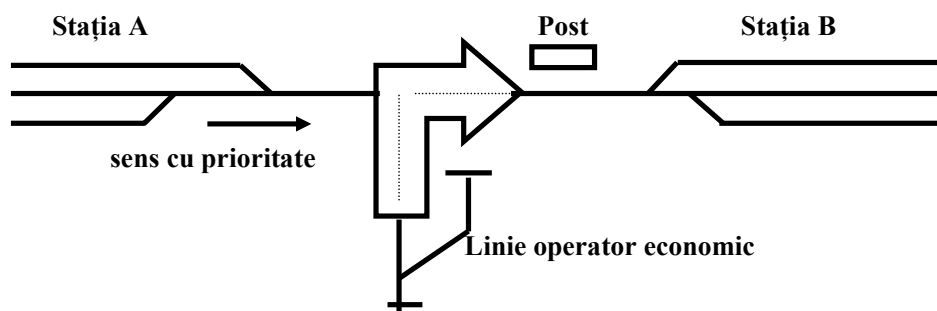


Fig. 13.

Art. 310. - Dacă înainte de întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, s-a dat cale liberă stației vecine pentru scoaterea convoiului de manevră de pe linia unui operator economic, în linie curentă pentru manevră și înapoierea lui pe linia operatorului economic, atunci linia curentă dintre cele două stații vecine se consideră ocupată până la primirea, de la postul ajutător de mișcare sau postul de macazuri din linie curentă, a comunicării scrise privind înapoierea și gararea trenului/convoiului de manevră pe linia operatorului economic.

Art. 311. - (1) Dacă stația cu sens cu prioritate a expedit un tren spre stația cu sens fără prioritate, pe bază de cale liberă, după care s-a produs întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație și nu poate obține reavizul de sosire pentru trenul expedit, expediază primul tren pe baza sensului cu prioritate, la un interval de timp egal cu timpul de mers al trenului până la stația vecină, plus încă 10 minute.

(2) Dacă stația cu sens cu prioritate mai are de expedit încă un tren, a cărui circulație s-a comunicat stației vecine prin formula "B" de la art. 312, acest tren se expediază la un interval de timp egal cu timpul de mers al trenului antermergător calculat pentru parcurgerea distanței până la stația vecină, cu viteza de 30 km/h, plus încă 10 minute.

Art. 312. - Înțelegerile scrise pentru expedierea trenurilor în cazul în care funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă, se stabilesc în modul următor:

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

Formula A:

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

După sosirea lui aștept un tren de la dvs.

Semnătura.....”.

Formula B:

“La ora și minute, am expediat spre stația trenul - numărul - după care la orași ...minute, voi expedia și trenul - numărul -

Semnătura”

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

Formula C:

“Aștept un tren de la dvs. .

Semnătura”

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

Formula D:

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

Semnătura”

Art. 313. - (1) Pentru transmiterea avizelor/cererilor scrise, în cazul întreruperii funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, stația cu sens cu prioritate poate întrebuința vehicule cu și fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, precum și locomotive izolate sau drezine motor, iar stația cu sens fără prioritate poate întrebuința numai vehicule fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele.

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

Art. 314. - După sosirea în stație a primului tren de la stația cu sens cu prioritate, cu avizul scris cu formula “A” de la art. 312, sau după primirea avizului scris cu formula “C” de la art. 305, înțelegerea scrisă se consideră stabilită și din acest moment se anulează considerațiile sensului cu prioritate, circulația trenurilor făcându-se numai în ordinea stabilită prin avizele scrise, trimise cu fiecare tren.

Art. 315. - (1) Până la restabilirea funcționării mijloacelor de comunicație, pentru a nu se întrerupe înțelegerile scrise dintre cele două stații, IDM sunt obligați să trimită prin mecanicul fiecărui tren, într-un sens sau altul, avizele scrise pentru expedierea ulterioară a trenurilor.

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

Art. 316. - (1) Avizele după formulele “A”, “B”, respectiv “C” de la art. 312 și cererile după formula “D” de la art. 312 se înscriu de către IDM în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare. Aceste avize/cereri se întocmesc pe ordin de circulație, în două exemplare, din care unicatul se trimite stației vecine, iar duplicatul rămâne la carnet.

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

Art. 317. - La întreruperea funcționării tuturor mijloacelor de comunicație, pe secțiile de circulație cu cale dublă, trenurile se expediază pe firul normal de circulație în fiecare sens, la intervale de timp egale cu timpul de mers al trenului antemergător calculat pentru parcurgerea distanței până la stația vecină, cu viteza de 30 km/h, plus încă 10 minute.

Art. 318. - (1) În cazul în care între două stații vecine situate pe secții de circulație cu

cale dublă se află un post de mișcare, un post ajutător de mișcare sau un post de macazuri, în linie curentă, IDM din stațiile vecine sunt obligați ca la expedierea primului tren să specifice în ordinul de circulație înmănat mecanicului oprirea trenului la aceste posturi pentru a comunica IDM, respectiv agentului care deservește postul, că s-a întrerupt funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație, precum și pentru a verifica dacă linia curentă dintre post și stația vecină spre care circulă trenul este liberă.

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

(3) Condițiile de circulație se trec în ordinul de circulație.

Art. 319. - (1) IDM din stația cu sens cu prioritate, după restabilirea funcționării cel puțin a unui mijloc de comunicație, transmite stației vecine următoarea telefonogramă:

“Din stația.....numărul.....ora....

Restabilesc sistemul de comunicațiicu stația

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

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

Semnătura”

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

“Din stațianumărul ora

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

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

Linia curentă până la stația este liberă.

Semnătura”.

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

SECȚIUNEA a 9-a

Închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune a liniei de contact pentru lucrări

Art. 320. - Închiderile liniei curente sau a liniilor din stație și/sau scoaterile de sub tensiune a liniei de contact pot fi:

a) planificate;

b) accidentale.

Art. 321. – (1) În cazul închiderii planificate a liniei curente și/sau a scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, în ziua fixată prin telegrama de aprobare, se procedează astfel:

a) responsabilul SC al lucrării de întreținere a căii, respectiv responsabilul SC al lucrării de scoaterea de sub tensiune a liniei de contact, solicită - prin înscriere în RRLISC - către IDM din una din stațiile vecine între care se închide linia curentă, efectuarea închiderii liniei curente și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact;

b) IDM înscrie în RRLISC mențiunea „luat la cunoștință”, semnează menționând citeț numele, notează ora, după care înscrie în registrul de dispoziții RC și transmite operatorului de circulație cererea de închidere a liniei curente și/sau de scoatere de sub tensiune a liniei de contact;

c) operatorul de circulație împreună cu IDM din stațiile între care urmează să se închidă linia curentă și/sau să se scoată de sub tensiune linia de contact, verifică starea de liber a liniei curente așa cum este prevăzut la art.186 alin. (2) și dacă sunt îndeplinite condițiile din telegrama de aprobare a închiderii de linie și/sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, după confirmarea dată de dispecerul energetic feroviar privind scoaterea de sub tensiunea liniei de contact, operatorul de circulație dă dispoziție scrisă către IDM și dispecerul energetic feroviar, precizând ora începerii închiderii liniei curentă și/sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, durată,

responsabilul/responsabilii cu siguranța circulației și numărul telegrami de aprobare. După colacionare, dispoziția scrisă a operatorului de circulație privind închiderea liniei curente și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact este confirmată cu număr de primire și oră de către fiecare IDM;

- d) IDM din cele două stații între care s-a aprobat efectuarea închiderii liniei curente și/sau scoaterea de sub tensiune, dau dispoziție scrisă posturilor de macazuri din subordine și posturilor de barieră din stație și din linie curentă pentru închiderea liniei curente, precum și pentru amplasarea și supravegherea discurilor roșii mobile, cu menționarea intervalului de închidere și/sau scoatere de sub tensiune. Ieșirile în linie curentă închisă din stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE se acoperă cu discuri roșii amplasate și supravegheate de către agenți autorizați ai executantului lucrării dotați cu mijloace TC, acolo unde nu se aplică alte sisteme de interzicere (restricționare) a efectuării parcursurilor de expediere din stație spre linia curentă închisă, prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalațiilor de siguranța circulației din fiecare stație;
- e) IDM din stația în care s-a cerut efectuarea închiderii liniei curente și/sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, înscrie în RRLISC, pe rând liber, faptul că operatorul de circulație a aprobat cererea pentru închiderea și/sau scoaterea de sub tensiune solicitată, menționând numărul dispoziției de aprobare, ora efectivă de la care poate începe lucrarea, semnează și notează ora, iar responsabilul SC al lucrării de întreținere a căii/ responsabilul SC al lucrării de scoaterea de sub tensiune a liniei de contact înscrie mențiunea „Luat la cunoștință”, nominalizează agenții autorizați pentru amplasarea-ridicarea și supravegherea discurilor roșii mobile, dacă este cazul, după care notează ora luării la cunoștință și semnează;
- f) în cazul în care legăturile telefonice cu operatorul de circulație sunt întrerupte, închiderea liniei se aprobă de către IDM din stația cu sens de prioritate, prin dispoziția scrisă dată stației vecine, numai după primirea comunicării de la responsabilul/responsabilii SC al/ai lucrării; dispoziția scrisă se transmite urgent de IDM din stația cu sens de prioritate către responsabilul/responsabilii SC al/ai lucrării prin radiotelefon sau prin curier;
- g) pentru circulația trenului de lucru și a utilajelor pe linie curentă închisă, ridicarea și amplasarea discurilor roșii se face din dispoziția scrisă a IDM transmisă posturilor din subordine - dacă acestea există - sau agenților autorizați pentru amplasarea - ridicarea și supravegherea discurilor roșii mobile nominalizați în RRLISC de către responsabilul SC al lucrării, conform prevederilor de la lit. e); dispoziția IDM privind amplasarea sau ridicarea discurilor roșii pe teren se înregistrează în condica postului de către personalul din subordine, sau în condica portativă a stației de către agenții autorizați.

(2) Pe liniile electrificate, începerea lucrărilor la cale se face după confirmarea în scris dată de personalul de electrificare, că linia de contact este scoasă de sub tensiune și este legată la pământ, în cazul lucrărilor de cale prevăzute cu scoaterea de sub tensiune.

(3) În telegrama de aprobare a închiderii de linie și/sau a scoaterii de sub tensiune a liniei de contact se poate stabili, dacă este necesar, supravegherea activității de circulație a trenurilor și de manevră a vehiculelor feroviare, de către șeful stației sau/și de către alt personal cu responsabilități în siguranța circulației.

Art. 322. - (1) În cazul în care IDM a primit o comunicare privind necesitatea închiderii accidentale a liniei curente și/sau scoaterea accidentală de sub tensiune a liniei de contact, acesta este obligat să oprească circulația trenurilor, să avizeze operatorul de circulație, șeful stației și personalul de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef de echipă, respectiv personalul IFTE – electromecanic sau dispecerul energetic feroviar.

(2) În acest caz, închiderea liniei curente se înscrie în RRLISC al uneia din stațiile care delimitează linia curentă de către personal cu responsabilități în siguranța circulației aparținând subunității de întreținere a căii.

(3) Scoaterea accidentală de sub tensiune a liniei de contact se înscrie în RRLISC după caz, astfel:

- a)** de personalul de întreținere a instalațiilor IFTE cu responsabilități în siguranța circulației în funcție de cel puțin electromecanic;
- b)** de către IDM, în stațiile înzestrate cu instalații IFTE care se manipulează de către acesta, din dispoziția scrisă a dispecerului energetic feroviar.

(4) IDM înscrie în RRLISC mențiunea „luat la cunoștință”, semnează menționând citeț numele, notează ora, după care înscrie în registrul de dispoziții RC și transmite operatorului de circulație închiderea liniei curente și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact.

(5) Ieșirile în linie curentă închisă din stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE se restricționează și se semnalizează conform reglementărilor specifice în vigoare, în cazul în care nu se aplică alte sisteme de interzicere (restricționare) a efectuării parcursurilor de expediere din stație spre linia curentă închisă, prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalațiilor de siguranța circulației din fiecare stație

Art. 323. – În toate cazurile, deschiderea liniei curente se face în următoarele condiții:

- a)** după primirea comunicării scrise privind terminarea lucrării din partea executantului autorizat, responsabilul SC al subunității de întreținere a căii sau împuternicitul său în funcție de cel puțin picher, face personal revizia liniei cu privire la asigurarea condițiilor de siguranța circulației, după care avizează terminarea lucrărilor și retragerea utilajelor sau trenului de lucru prin telefonogramă sau prin înscriere în RRLISC al uneia din stațiile vecine, precizând data și ora de la care circulația trenurilor se poate relua, asigurarea gabaritului în zona lucrării, viteza de circulație maximă admisă, precum și alte eventuale condiții de siguranță a circulației;
- b)** după terminarea lucrărilor la instalațiile SCB, IFTE, sau TC care nu afectează integritatea liniei și/sau a lucrărilor de artă, deschiderea liniei curente se face pe baza avizului asupra terminării lucrărilor, retragerea utilajelor sau trenului de lucru și asigurarea condițiilor de siguranța circulației, dat prin telefonogramă și prin înscriere în RRLISC al uneia din stațiile vecine de către șefii subunităților de întreținere a instalațiilor SCB, IFTE sau TC sau de către împuterniciții acestora în funcție de cel puțin electromecanic;
- c)** IDM care primește comunicările prevăzute la lit. a) și/sau lit. b) transmite operatorului de circulație avizul de terminare a lucrărilor și retragerea utilajelor sau trenului de lucru, înscris în RRLISC solicitând dispoziție pentru deschiderea liniei în condițiile stabilite în aviz;
- d)** după deschiderea liniei, operatorul de circulație și IDM procedează la schimbul de telefonograme ca în cazul închiderii planificate a liniei curente;
- e)** imediat după deschiderea liniei curente, IDM dispozitor transmite posturilor din subordine – dacă există – dispoziția pentru deschiderea liniei curente și pentru ridicarea discurilor roșii; în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE în care nu se aplică alte sisteme de interzicere (restricționare) a efectuării parcursurilor de expediere din stație spre linia curentă închisă, prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalațiilor de siguranța circulației din fiecare stație, IDM transmite dispoziția pentru ridicarea discurilor roșii, agenților autorizați ai executantului lucrării;
- f)** în cazul în care legăturile telefonice cu operatorul de circulație sunt întrerupte, IDM din stația cu sens de prioritate, îndeplinește și atribuțiile operatorului de circulație referitoare la deschiderea liniei.

Art. 324. - **(1)** În cazul închiderii planificate a liniilor din stație, responsabilul SC al lucrării de întreținere a căii înscrie în RRLISC aflat la biroul de mișcare, lucrările care se execută și linia care se închide, precizând numărul și data telegramei de aprobare, intervalul de timp în care se execută lucrarea, precum și eventualele condiții suplimentare privind efectuarea circulației trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe durata închiderii.

(2) IDM, pe baza înscrierii făcute în RRLISC de responsabilul SC al lucrării, procedează astfel:

- a) înscrie în RRLISC mențiunea „luat la cunoștință”, semnează și notează ora;
- b) verifică dacă sunt respectate condițiile din telegrama de aprobare;
- c) înscrie în registrul de dispoziții RC și transmite operatorului de circulație cererea de închidere a liniilor, în cazul închiderii liniilor de primire/expediere;
- d) după primirea dispoziției operatorului de circulație privind aprobarea închiderii liniilor de primire-expediere, IDM înscrie în RRLISC, pe rând liber, că operatorul de circulație a aprobat cererea de închidere a liniilor de primire-expediere, menționând numărul dispoziției de aprobare, ora efectivă de la care se poate începe lucrarea, semnează și notează ora, după care dă dispoziție scrisă posturilor de macazuri pentru închiderea liniei (dacă aceste posturi există); cel care a solicitat efectuarea închiderii înscrie în RRLISC mențiunea “Luat la cunoștință”, semnează și notează ora luării la cunoștință.

(3) În mod similar se va proceda și la închiderile solicitate de către șefii subunităților de întreținere a instalațiilor SCB, IFTE, TC pentru lucrări care nu afectează integritatea liniei și a lucrărilor de artă.

(4) Executarea lucrărilor cu cărucioare-turn la linia de contact se face numai cu închiderea liniei.

Art. 325. - În toate cazurile de închidere a liniei curente sau a liniei/liniilor din stație, după primirea dispoziției de aprobare a închiderii și înscrierea acesteia în RRLISC, IDM ia următoarele măsuri:

- a) verifică, prin raportarea de către agenți, dacă s-a executat acoperirea liniei închise conform reglementărilor specifice în vigoare;
- b) evidențiază linia închisă folosind căpăcele vopsite în roșu și plăcițele prevăzute cu inscripția „linia închisă” care se aplică pe butoane, manete sau tabloul de chei, în funcție de tipul instalației, în locul cel mai potrivit pentru a atrage atenția, respectiv ia măsurile prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalațiilor respective;
- c) efectuează circulația și manevra cu respectarea noilor condiții stabilite.

Art. 326. - (1) Închiderea accidentală a uneia sau a mai multor linii din stație se aduce verbal la cunoștința IDM, apoi se înscrie în RRLISC de către personalul de întreținere.

(2) Pe baza comunicării verbale, IDM oprește circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare, dă dispoziție scrisă posturilor de macazuri pentru închiderea liniei/liniilor; pentru liniile de primire-expediere IDM avizează operatorul de circulație în scris și pe șeful stației.

Art. 327. - (1) În toate cazurile, deschiderea liniilor din stație pentru circulația trenurilor se face în baza avizului de terminare a lucrărilor înscris în RRLISC de către împuternicitul subunității de întreținere în funcție de cel puțin picher pentru liniile de primire-expediere, respectiv șef echipă pentru celelalte linii; în avizul de terminare a lucrărilor se stabilesc și eventualele condiții de circulație și manevră.

(2) După ce s-a înscris avizul de terminare a lucrărilor, IDM ia la cunoștință sub semnătură, conținutul înscrierii, după care dă posturilor de macazuri (în cazul în care acestea există) dispoziție scrisă pentru deschiderea liniei/liniilor; în cazul liniilor de primire-expediere, IDM avizează în scris operatorul de circulație despre terminarea lucrărilor menționând și condițiile de circulație stabilite.

(3) La lucrările care se execută la aparatele de cale prevăzute cu încuietori cu chei sau centralizate, din stație și/sau din linie curentă, pentru care închiderea liniei a fost cerută atât de către personalul de întreținere a căii, cât și de personalul de întreținere a instalațiilor, deschiderea liniei/liniilor pentru circulația trenurilor se face - numai în comun - pe baza avizului scris privind terminarea lucrărilor, prin telefonogramă sau prin înscriere în RRLISC, de către personalul de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef district și de către personalul de întreținere a instalațiilor în funcție de cel puțin electromecanic.

(4) Comunicările prin mijloace TC privind deschiderea liniilor se înscriu de către organele competente în condica portativă și se transmit către IDM, care le înscrie în RRLISC.

SECȚIUNEA a 10-a **Restricții de viteză**

Art. 328. - (1) Introducerea sau modificarea restricțiilor de viteză se face prin telefonogramă transmisă din condica portativă și/sau prin înscriere în RRLISC aflat la una din stațiile care delimitează porțiunea de linie slăbită, de către:

- a) personalul de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef district, pentru linia curentă și liniile de primire-expediere sau șef de echipă pentru restul liniilor din stație;
- b) personalul IFTE în funcție de șef district, pentru restricțiile introduse din cauza stării liniei de contact.

(2) Toate restricțiile de viteză prevăzute, din linie curentă și de pe liniile de primire-expediere, se aduc la cunoștința mecanicului prin BAR, iar cele neprevăzute, precum și cele modificate față de BAR, prin ordin de circulație de către IDM din stația de compunere a trenului sau de către IDM din ultima stație cu oprire a trenului.

(3) BAR se întocmește decadal și cuprinde restricțiile de viteză care sunt pe teren în decada respectivă.

Art. 329. - Restricțiile de viteză necuprinse în BAR, precum și cele cu modificări față de BAR se trec de către IDM și operatorul de circulație, imediat după introducerea sau modificarea lor, pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză aflată în biroul de mișcare, în biroul operatorului de circulație, precum și la posturile deservite de IDM exteriori care sunt stabilite în PTE.

Art. 330. - (1) În cazul în care IDM primește avizarea de introducere sau de modificare a unei restricții de viteză, acesta o aduce imediat la cunoștința operatorului de circulație prin telefonogramă.

(2) Operatorul de circulație care este avizat de introducerea sau modificarea unei restricții de viteză, avizează imediat prin dispoziție scrisă toate stațiile de pe secția de circulație respectivă și pe operatorii de circulație de pe secțiile de circulație vecine în vederea avizării trenurilor care circulă fără oprire pe aceste secții de circulație.

(3) Avizarea mecanicilor cu privire la restricțiile de viteză în stațiile care au posturi deservite de IDM exteriori, se face prin ordin de circulație înmănat de către aceștia, din ordinul IDM dispozitor.

(4) Operatorul de circulație este obligat să stabilească trenurile plecate din stația cap de secție de circulație sau din ultima stație cu oprire, care nu au fost avizate cu privire la introducerea sau modificarea restricției, și să dispună oprirea lor, pentru avizarea mecanicului.

Art. 331. - (1) În cazul în care legăturile prin instalațiile TC cu operatorul de circulație sunt defecte, iar IDM din una din stațiile de pe secția de circulație primește avizare de introducere sau de modificare a unei restricții de viteză, comunică imediat conținutul ei prin telefonogramă stațiilor care delimitează porțiunea de linie restricționată.

(2) IDM din stațiile care delimitează porțiunea de linie restricționată sunt obligați să aducă aceste restricții de viteză la cunoștința mecanicilor de la toate trenurile de pe secția respectivă de circulație, prin ordin de circulație. În acest sens, până la restabilirea legăturilor prin instalațiile TC cu operatorul de circulație, trenurile care circulă fără oprire prin stațiile ce delimitează porțiunea de linie restricționată, vor fi oprite în aceste stații în vederea avizării restricției de viteză introdusă sau modificată în condițiile prevăzute la alin. (1), prin ordin de circulație.

Art. 332. - (1) Pe secțiile de circulație în care stațiile sunt dotate cu semnale de intrare care dau indicații asupra poziției semnalului de ieșire, avizarea restricțiilor de viteză necuprinse în BAR sau modificate față de BAR, la trenurile de marfă, se face de către IDM din stația cap de secție sau din stația de formare a trenului, pentru întreaga distanță, până la următoarea stație cap de secție în care trenul are prevăzută oprire sau până la stația de descompunere în cazul în care aceasta este situată înaintea ultimei stații cap de secție.

(2) Stațiile cap de secție care avizează restricțiile de viteză către mecanicii trenurilor de marfă, se stabilesc de către administratorul infrastructurii feroviare publice, odată cu schimbarea mersului de tren.

(3) IDM din stația care expediază trenul și operatorul de circulație sunt obligați să se intereseze din timp pentru cunoașterea tuturor restricțiilor de viteză care trebuie avizate mecanicului până la prima stație unde trenul are prevăzută oprire sau până la stația cap de secție stabilită pentru avizarea restricțiilor de viteză, după caz.

Art. 333. - (1) Ridicarea restricțiilor de viteză se face în scris, prin telefonogramă și/sau înscriere în RRLISC de către personalul de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef district, pentru restricțiile de viteză din linie curentă și de pe liniile de primire/expediere din stații și cel puțin șef de echipă, în cazul celorlalte linii din stație, cu precizarea datei și orei de ridicare a restricției de viteză.

(2) În cazul restricțiilor de viteză introduse de personalul IFTE, ridicarea acestora se poate face de către personalul care le-a introdus sau de către un organ ierarhic superior al acestuia, conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 334. - (1) După primirea avizării de ridicare a unei restricții de viteză, IDM o aduce la cunoștința operatorului de circulație prin telefonogramă.

(2) Operatorul de circulație avizează imediat ridicarea restricției de viteză prin dispoziție scrisă adresată tuturor stațiilor de pe secția de circulație respectivă și operatorilor de circulație de pe secțiile vecine, stabilind trenurile în circulație care trebuie avizate cu privire la ridicarea restricției și stațiile care vor face avizarea în aceleași condiții ca în cazul introducerii acestora.

(3) În cazul în care legăturile prin instalațiile TC cu operatorul de circulație sunt defecte, avizarea stațiilor cu privire la ridicarea restricțiilor de viteză se face prin telefonogramă de către IDM care a primit avizarea de ridicare a restricției de viteză, în aceleași condiții ca în cazul introducerii acestora.

(4) Restricțiile de viteză ridicate de pe teren se șterg imediat de pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză.

Art. 335. - (1) Dacă IDM este avizat de către personalul feroviar sau alt personal despre deteriorări la linii, instalații sau despre alte pericole care afectează siguranța circulației, ia măsuri de oprire a circulației pe linia respectivă și avizează imediat prin telefonogramă operatorul de circulație, IDM din stația vecină, precum și personalul de întreținere a căii, în funcție de cel puțin șef de echipă, respectiv personalul de întreținere a instalațiilor, în funcție de cel puțin electromecanic.

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

(3) În ordinul de circulație înmănat mecanicului trenului se va menționa:

a) oprirea obligatorie a trenului în apropierea zonei cu deteriorări la linie;

b) respectarea condițiilor de circulație a trenului în zona slăbită sau defectă, consemnate în scris de către personalul de întreținere a căii care însoțește trenul, în foaia de parcurs la rubrica mențiuni asupra trenului.

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

Art. 336. - (1) Punctele expuse inundațiilor se stabilesc anual de către subunitățile de întreținere a căii, se reactualizează în cazul în care este necesar și se aduc la cunoștința stațiilor și regulateoarelor de circulație.

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

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

(4) Avizul asupra circulației trenurilor se dă numai după ce linia a fost revizuită de către șeful de echipă sau șeful districtului de întreținere a liniilor, care la nevoie ia măsuri pentru semnalizarea și repararea liniei și dacă este cazul, avizează pe șeful subunității de întreținere a căii pentru stabilirea modalităților de reparare a liniei.

(5) În cazul în care circulația trenurilor trebuie să se facă cu restricție de viteză, personalul de întreținere a liniilor, în funcție de cel puțin șef district, pentru linia curentă și liniile de primire-expediere sau în funcție de șef de echipă pentru celelalte linii, face avizarea introducerii

pe teren a restricției de viteză necesare prin telefonogramă din condica portativă și/sau prin înscriere în RRLISC.

Art. 337. - (1) IDM și operatorii de circulație sunt obligați să menționeze în predarea serviciului toate restricțiile de viteză înscrise pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză.

(2) După luarea serviciului în primire, operatorul de circulație face verificarea tuturor restricțiilor de viteză înscrise pe tabla de restricții, atât cu IDM dispozitori și/sau localiști, după caz, din stațiile de pe secția de circulație pe care o conduc, cât și cu operatorii de circulație de pe secțiile de circulație vecine, consemnând aceasta în registrul de dispoziții cu număr și oră.

(3) La intrarea în serviciu, IDM dispozitor face verificarea tuturor restricțiilor de viteză împreună cu IDM exteriori și remediază eventualele neconcordanțe, notând rezultatul verificării în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.

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

(5) În cazul în care BAR nu a apărut în timp util, operatorul de circulație împreună cu IDM de pe secția de circulație respectivă inventariază toate restricțiile de viteză de pe secția respectivă, folosind în acest scop tabla de evidență a restricțiilor de viteză din biroul de mișcare, din biroul operatorului de circulație și ultimul BAR expirat. Toate restricțiile de viteză existente se evidențiază pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză și se procedează ca în cazul în care acestea nu sunt cuprinse în BAR.

Art. 338. - (1) Toate locomotivele, automotoarele și celelalte vehicule cu motor trebuie dotate cu BAR de către operatorii de transport feroviar, sau operatorii economici care le dețin și/sau exploatează, fiind interzisă îndrumarea acestora în stație, fără BAR.

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

(3) Este interzisă introducerea de restricții de viteză necuprinse în BAR în decada respectivă cu excepția celor neprevăzute și a celor pentru protecția echipelor de lucru.

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

Aceste restricții se aduc la cunoștință personalului de locomotivă prin ordin de circulație, în care se precizează locul (zona) unde se află porțiunea de linie slăbită și viteza de circulație maximă admisă.

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

(6) Introducerea, evidențierea, verificarea și ridicarea restricțiilor de viteză de pe liniile stației, altele decât liniile de primire-expediere, precum și de pe LFI se fac ca în cazul restricțiilor de viteză de pe liniile de primire-expediere, fără a fi transmise operatorului de circulație.

PARTEA A IV-A DISPOZIȚII FINALE

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

Art. 339. - În scopul efectuării transporturilor feroviare în condiții de siguranță și regularitate a circulației, administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, operatorii de transport feroviar și operatorii de manevră feroviară au obligația de a elibera cu prioritate linia curentă sau linia directă dintr-o stație CFR, atunci când prin defectarea accidentală a mijlocului

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

Art. 340. - Modul de lucru pentru înlăturarea blocării traficului feroviar într-o stație CFR sau în linie curentă va respecta următoarele principii:

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

Art. 341. - Locomotiva de ajutor acordată va remorca trenul astfel:

restricții de viteză prevăzute în BAR. În acest caz operatorul de circulație este avizat în scris despre restricțiile de viteză care au fost avizate mecanicului.

(3) Este interzisă introducerea de restricții de viteză necuprinse în BAR în decada respectivă cu excepția celor neprevăzute și a celor pentru protecția echipelor de lucru.

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

Aceste restricții se aduc la cunoștință personalului de locomotivă prin ordin de circulație, în care se precizează locul (zona) unde se află porțiunea de linie slăbită și viteza de circulație maximă admisă.

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

(6) Introducerea, evidențierea, verificarea și ridicarea restricțiilor de viteză de pe liniile stației, altele decât liniile de primire-expediere, precum și de pe LFI se fac ca în cazul restricțiilor de viteză de pe liniile de primire-expediere, fără a fi transmise operatorului de circulație.

PARTEA A IV-A DISPOZIȚII FINALE

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

Art. 339. - În scopul efectuării transporturilor feroviare în condiții de siguranță și regularitate a circulației, administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, operatorii de transport feroviar și operatorii de manevră feroviară au obligația de a elibera cu prioritate linia curentă sau linia directă dintr-o stație CFR, atunci când prin defectarea accidentală a mijlocului de tracțiune ce asigură remorcarea unui tren în circulație sau a unui convoi de manevră, s-a produs blocarea traficului feroviar.

Art. 340. - Modul de lucru pentru înlăturarea blocării traficului feroviar într-o stație CFR sau în linie curentă va respecta următoarele principii:

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

Art. 341. - Locomotiva de ajutor acordată va remorca trenul astfel:

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

Art. 342. – (1) În cazul în care pentru aplicarea prevederilor de la art. 341 este necesară remorcarea trenului până la alte stații de cale ferată decât cele care delimitează linia curentă închisă, locomotiva de ajutor acordată trebuie să asigure condițiile de circulație prevăzute în livretul cu mersul trenurilor pentru trenul care a solicitat ajutor și condițiile de remorcare și frânare prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

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

Art. 343. – (1) În toate cazurile în care prin defectarea accidentală a mijlocului de tracțiune ce asigură remorcarea unui tren în circulație s-a produs blocarea traficului feroviar, cu afectarea majoră a circulației trenurilor de călători sau a trenurilor ce asigură efectuarea transporturilor militare și mărfurilor periculoase din clasele 1 și 7, conform Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID) operatorul de circulație trebuie să avizeze imediat, după caz, structura regională și/sau centrală de conducere/coordonare a circulației trenurilor, aparținând administratorului infrastructurii feroviare publice.

(2) Structurile organizatorice și funcționale ale administratorului și gestionarilor infrastructurii feroviare, operatorilor de transport feroviar și operatorilor de manevră feroviară interesați, după caz, vor colabora pentru deblocarea traficului feroviar și pentru asigurarea condițiilor necesare de siguranța circulației.

Anexa 1
la Regulamentul nr. 005

CAZURILE ÎN CARE SE ÎNMÂNEAZĂ MECANICULUI ORDIN DE CIRCULAȚIE

Ordinul de circulație completat conform prevederilor prezentului regulament, se înmânează mecanicului în următoarele cazuri:

1. în cazul locomotivei nelegată la tren și frână, care împinge trenul până la un punct din linie curentă cu înapoiere în stația de unde a fost atașată;
2. la ieșirea convoiului de manevră sau numai a locomotivei care manevrează dincolo de limita incintei stației;
3. la ieșirea în linie curentă a convoiului de manevră, sau numai a locomotivei care manevrează:
 - a) pe liniile deservite de un post de macazuri în linie curentă, post de mișcare în linie curentă sau pe liniile haltei comerciale;
 - b) pe o linie de cale ferată a unui operator economic racordată în linie curentă;
 - c) dincolo de semnalul de intrare pe secțiunile pe care circulația trenurilor se face pe bază de instalație dispecer fără tehnică de calcul;
4. la depășirea semnalelor luminoase care ordonă oprirea, care dau indicații dubioase sau sunt stinse, respectiv la depășirea semafoarelor mecanice care ordonă oprirea, sunt defecte sau nu se pot manipula, în cazurile prevăzute de Regulamentul de semnalizare CFR;
5. la staționarea cu vehiculul din capul trenului sau cu cel de la urma trenului peste mărcile de siguranță - trenul nu se poate gara la tragerea lui înainte și trebuie să staționeze peste marca de siguranță;
6. la defectarea inductoarelor din cale, atât în incinta stației cât și în linie curentă;
7. la expedierea unui tren, în cazul în care agentul unui post de barieră sau post de macazuri din linie curentă sau al unei stații cu serviciul întrerupt temporar nu se prezintă la telefon;
8. în cazul defectării barierei;
9. când se atașează locomotivă împingătoare legată ori nelegată la tren sau intercalată, mecanicului locomotivei din capul trenului;
10. în cazul când se schimbă locomotiva trenului sau numărul de tren;
11. când un tren urmează să se oprească în linie curentă unde mersul nu prevede oprire;
12. când se expediază trenul cu material rulant sau cu încărcătura care depășește gabaritul;
13. când trebuie detașată locomotiva de dublă tracțiune peste podurile slăbite;
14. când se expediază un tren pe linie dublă sau paralelă, iar pe linia alăturată - paralelă - se fac încărcări/descărcări în și din vagoane sau se efectuează lucrări;
15. când se defectează parțial frâna automată a trenului, cu arătarea modului de circulație a trenului;
16. când temperatura scade sub -15°C în cazul trenurilor care circulă pe linii cu pante caracteristice mai mari de 10 ‰ sau în cazul trenurilor care staționează în stații mai mult de o oră, fiind necesară executarea probei complete - Regulamentul pentru remorcarea și frânarea trenurilor - nr. 006;
17. când în compunerea trenului sunt vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria „explozibile”;
18. când se manevrează cu vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria „explozibile”;
19. când se manevrează un grup de vagoane aflate în curs de încărcare/descărcare cu încărcătura așezată numai pe o parte;
20. când trenul circulă cu agent la urmă;
21. la depășirea la manevră a semnalelor luminoase cu indicația „roșu”, precum și a semnalelor luminoase de manevră cu indicația „albastru” atunci când aceste semnale nu au parcursuri de manevră centralizate electrodinamic sau electronic, când aceste semnale sunt defecte, scoase temporar din funcție sau în cazul în care se face manevră și nu se consumă integral parcursul;
22. la îndrumarea trenurilor suplimentare de călători sau marfă după mersuri întocmite cu ocazia îndrumării lor sau în condițiile de circulație din livret a unui tren prevăzut în grafic;

23. la îndrumarea timpurie a trenurilor de marfă;
24. când pe linia de primire există o restricție de viteză mai mică de 20 km/oră;
25. în cazul suprimării opririi trenului într-o stație în care după mers trenul are prevăzută oprire, cu excepția cazului circulației trenurilor de marfă prin stațiile înzestrate cu semnal de intrare care dă indicații asupra poziției semnalului de ieșire;
26. expedierea trenurilor în toate cazurile când locomotiva trenului se află dincolo de semnalul de ieșire;
27. pentru continuarea mersului când trenul este oprit, după darea ordinului de plecare în stații neînzestrate cu semnal de ieșire;
28. în cazul schimbării sistemului de circulație;
29. în cazurile de repunere în funcțiune a blocului de linie automat;
30. la avizarea despre circulația unui vehicul fără motor care se poate scoate de pe linie cu brațele;
31. la expedierea trenului pe linie falsă;
32. când funcționarea tuturor mijloacelor de comunicație este întreruptă și transmiterea avizelor/cererilor se face după formulele A, B, C și respectiv D de la art. 305 din Regulament;
33. la îndrumarea trenului pe linie curentă închisă;
34. la avizarea restricțiilor de viteză;
35. în cazul circulației trenurilor peste porțiunile de linie supuse inundațiilor sau care sunt în pericol de a fi inundate;
36. la modificarea condițiilor înscrise în BAR;
37. când necesitățile impun oprirea trenului într-o stație unde mersul nu prevede oprire, iar semnalul de intrare nu dă indicații asupra semnalului de ieșire;
38. în cazul restricției de viteză în trepte, când paleta galbenă este la o distanță mai mică de 1000 m față de paleta galbenă cu dungi în diagonală;
39. când porțiunile de linie slăbite nu pot fi acoperite conform Regulamentului de semnalizare CFR;
40. la circulația trenurilor pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor;
41. când nu trebuie luate în considerare indicațiile semnalului de trecere ale postului de mișcare, pentru sensul normal de mers;
42. în cazul circulației trenurilor pe secții de circulație cu puncte de secționare având serviciul de mișcare suspendat temporar;
43. la înapoierea trenului din linie curentă în condițiile stabilite de șeful de tren;
44. la darea dispoziției privind plecarea locomotivei până la primul post telefonic sau prima stație, dată de șeful de tren când trenul nu-și poate continua mersul;
45. în cazul precizării condițiilor de circulație a mijlocului de intervenție sau a locomotivei de ajutor în linie curentă închisă, respectiv când din două stații se expediază mijloace de intervenție în sens contrar, pe linie curentă închisă;
46. la ocuparea liniei curențe de către un tren care pleacă dintr-un punct de secționare fără semnal de ieșire, cu semnal de ieșire de grup fără indicator de linie sau cu indicator de linie defect, de pe o secție cu conducere centralizată a circulației trenurilor, în urma dispoziției operatorului de circulație;
47. în cazurile de limitare de viteză prevăzute de reglementările specifice privind remorcarea și frânarea trenurilor respectiv în cazul remorcării trenului cu locomotive cu abur seria 50100 în curbe, pentru care sunt prevăzute viteze restricționate;
48. când trenul are în compunere vagoane transpuse sau vagoane basculante tip MAV;
49. când IDM a fost avizat despre deteriorări la linie;
50. la expedierea trenului de către acar sau de revizor de ace din ordinul IDM;
51. pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenului, când agentul unui punct de secționare sau post de macazuri în linie curentă nu răspunde la apelul operatorului de circulație sau când necesitatea schimbării liniei de garare a intervenit după plecarea trenului din ultimul punct de secționare;

- 52.** când în compunerea trenului se află vagoane defecte pentru care revizorul tehnic de vagoane a stabilit limitare de viteză;
- 53.** când în compunerea trenului sunt vagoane cu saboți din materiale compozite tip K sau L-L, vagoane cu frână nemoderabilă la slăbire, vagoane cu frână cu disc și/sau vagoane cu roți mici pentru transportul autotrenurilor rutiere, pe baza „Notei de frână” întocmită de revizorul tehnic de vagoane.
- 54.** la îndrumarea trenurilor compuse din vagoane defecte, pentru care au fost stabilite condiții de circulație de către revizorul tehnic de vagoane;
- 55.** la schimbarea liniei de primire-trecere a unui tren, atunci când pe această linie există restricții de viteză;
- 56.** la darea înapoi a trenului cu depășirea mărcii de siguranță de la urma trenului;
- 57.** la încrucișarea trenurilor în punctele de secționare înzestrate cu indicatoare permanente de acoperire de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației, pentru a se stabili ordinea de intrare a trenurilor în punctul de secționare;
- 58.** la fracționarea și gararea trenurilor rămase peste mărcile de siguranță ale unei stații pe o secție cu conducere centralizată a circulației trenurilor.
- 59.** la primirea unui tren pe linie ocupată sau cu marca de siguranță ocupată în capătul opus;
- 60.** la primirea unui tren în stație când încuietorile aparatelor de cale, respectiv instalațiile CEM sau cu încuietori cu chei cu bloc, sunt defecte;
- 61.** în cazul trenurilor cu vagoane care sunt aranjate după vagonul de semnal.

Se vor aviza prin ordin de circulație înmănat mecanicului și alte cazuri necuprinse în prezenta anexă, atunci când siguranța circulației impune măsuri care trebuie aduse la cunoștința personalului de locomotivă.

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

Capitolul I
Dispoziții generale

Art. 1 - (1) Documentul „Foaia de parcurs a locomotivei”, denumit în continuare foaie de parcurs, reprezintă documentul primar prin care:

- a) se transmit mecanicului informații privind trenul remorcat;
- b) se evidențiază situațiile speciale privind siguranța circulației apărute în circulația trenurilor și la manevra vehiculelor feroviare;
- c) se ține evidența activității personalului de locomotivă, în perioada cât acesta efectuează serviciu în remorcarea trenurilor și/sau la manevră;
- d) se ține evidența prestației fiecărei locomotive și a consumurilor de energie, combustibili și lubrifianți utilizate pentru efectuarea respectivei prestații.

(2) Conținutul și formatul foi de parcurs este unic pentru toți operatorii de transport feroviar.

(3) Fiecare operator de transport feroviar este obligat să-și procure foile de parcurs și să asigure gestiunea acestora în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

(4) Înregistrările în foaia de parcurs se efectuează numai în conformitate cu prezentele dispoziții și reglementările specifice în vigoare.

Art. 2 - (1) Personalul din activitatea de mișcare cu sarcini în manipularea și completarea foi de parcurs este următorul:

- a) agentul de la postul de control al unității de tracțiune;
- b) impiegatul de mișcare din stație;
- c) șeful de tren, respectiv șeful de manevră de secție;
- d) agentul autorizat în cazurile cuprinse în reglementările specifice în vigoare;
- e) alt personal care însoțește trenul, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Personalul nominalizat la alin. (1) este obligat:

- a) să utilizeze foaia de parcurs numai în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;
- b) să efectueze în foaia de parcurs numai înregistrările care îi revin prin reglementările specifice în vigoare, rămânând răspunzător de exactitatea datelor înscrise;
- c) să păstreze în bună stare foaia de parcurs.

Art. 3 - (1) Completarea rubricilor care sunt casetate și numerotate se va face după următoarele reguli:

- a) datele vor fi aliniate la dreapta câmpului respectiv, eventualele spații rămânând în stânga;
- b) elementele datei (zi, luna, ora, minut) se vor înscrie din două cifre, punându-se 0 (zero) în fața elementului de date constituit dintr-o cifră. Exemplu: data 23 - mai ora 8 și 10 min. se va scrie:

zi	luna	ora	min.
23	05	07	10

- c) datele care sunt codificate, vor completa integral casetele din câmpul corespunzător. Exemple: cod locomotivă, cod unitate de domiciliu locomotivă, cod gestiune;
- d) fiecare cifră va fi scrisă clar într-o singură casetă numerotată, pentru a nu da posibilitatea interpretării greșite;
- e) înscrierea datelor în foile de parcurs se va face numai cu cerneală sau pastă albastră, cu deosebită atenție, fără ștersături sau modificări de caractere.

(2) Eventualele date înscrise eronat se vor anula prin barare cu o linie orizontală și se vor înscrie datele corecte, eventual folosind rândul următor.

Capitolul II

Îndatoririle agentului de la postul de control privind completarea și manipularea foii de parcurs

Art. 4 - (1) La ieșirea locomotivei din unitatea de tracțiune, respectiv în momentul sosirii acesteia la postul de control, mecanicul predă personal sau prin mecanicul ajutor foaia de parcurs agentului de la acest post care înregistrează în rubrica „ieșit locomotiva la post control”, ziua și luna în rubricile respective, iar ora și minutul în coloanele 57-60.

(2) După înscrierea datelor de la alin. (1) agentul aplică ștampila postului și semnează la rubrica „ss agent post control”. În același timp efectuează înregistrările necesare în registrul de intrări-ieșiri locomotive după care predă mecanicului foaia de parcurs.

(3) Intrarea locomotivei în unitatea de tracțiune, respectiv sosirea locomotivei la postul de control, se consemnează de către agentul de la postul de control prin înscrierea în rubrica „intrat locomotiva la post control”, a zilei și lunii în rubricile "ziua - luna" și a orei și minutului în coloanele 61-64.

(4) După înscrierea datelor de la alin. (3) agentul aplică ștampila postului și semnează la rubrica „ss agent post control”. În același timp efectuează înregistrările necesare în registrul de intrări-ieșiri locomotive după care predă mecanicului foaia de parcurs.

(5) Aplicarea ștampilei de către agent se face cu deosebită atenție astfel încât să nu fie afectate rubricile vecine celei rezervate pentru ștampila și semnătura agentului de la postul de control.

(6) Mecanicul este obligat să verifice dacă datele înscrise de agent în foaia de parcurs corespund realității și sunt înscrise în rubrica corespunzătoare.

Capitolul III

Îndatoririle impiegatului de mișcare privind completarea și manipularea foii de parcurs

§. 1. La prezentarea la serviciu în stație a personalului de locomotivă.

Formatted

Formatted

Art. 5 - (1) Prezentarea la serviciu în stație a personalului de locomotivă se face în conformitate cu prevederile din PTE și cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Impiegatul de mișcare verifică starea generală a personalului de locomotivă, după care mecanicul și mecanicul ajutor confirmă sub semnătură în rubrica „Sunt odihnit și în stare normală” din cap. I al foii de parcurs, că sunt odihniți și în stare normală. IDM înscrie în dreptul numelui mecanicului și mecanicului ajutor din rubrica „verificarea stării generale” mențiunea „apt” sau „inapt” corespunzătoare realității, ora și minutul, după care va semna și va aplica ștampila la rubrica „ss șef tură (IDM)”.

(3) Precizările privind siguranța circulației vor fi înregistrate în rubrica ”precizări privind siguranța circulației”.

(4) În situația când unul sau ambii membri ai echipei de locomotivă au fost găsiți inapți

pentru serviciu, după înscrierea mențiunii „inapt” în rubrica special destinată, IDM va anula foaia de parcurs prin bararea în diagonală cu o linie de culoare roșie și va lua măsuri de avizare a operatorului de circulație și a operatorului de transport fetroviar căruia îi aparține personalul. Foaia de parcurs anulată va fi înmănată reprezentanților operatorului de transport fetroviar pentru a fi atașată la dosarul de cercetare care se întocmește conform reglementărilor specifice în vigoare.

(5) În partea de sus a foi de parcurs, la cap. I, IDM completează următoarele rubrici:

- a) „prezentarea echipei la serviciu” - coloanele 43-50 - cu ziua, luna, ora și minutul de prezentare pentru serviciu;
- b) „ieșit locomotiva la post control” cu mențiunea „tranzit”.

Art. 6 - În situația în care personalul de locomotivă este îndrumat regie, IDM completează rubrica „regia personalului de locomotivă” din cap. I al foi de parcurs, cu numărul trenului, numărul dispoziției operatorului de circulație, stația de plecare, data și ora plecării, după care aplică ștampila stației și semnează în rubrica „ss șef tură (IDM)”.

Art. 7 - Dacă personalul de locomotivă urmează să efectueze o perioadă de odihnă în dormitorul stației, IDM va menționa la rubrica „odihna personalului” ora intrării personalului de locomotivă la odihnă și ora la care personalul de locomotivă se prezintă pentru comanda următoare. Pentru comanda următoare personalul de locomotivă va prezenta la IDM foaia de parcurs pentru noua comandă în vederea completării datelor, conform prezentelor instrucțiuni.

Art. 8 - (1) În stațiile unde se atașează locomotive pentru multiplă tracțiune sau locomotive care urmează să circule inactive în compunerea trenului, fără a participa la remorcarea acestuia, IDM înscrie în foaia de parcurs a fiecărei locomotive în rubrica "personal de tracțiune și celelalte locomotive în acțiune", următoarele date referitoare la fiecare din celelalte locomotive:

- a) numărul trenului;
- b) numele mecanicului/mecanicilor celorlalte locomotive;
- c) unitatea/unitățile de tracțiune de domiciliu al mecanicului/mecanicilor, cu precizarea denumirii operatorului de transport fetroviar;
- d) codul locomotivei/locomotivelor;
- e) în funcție de poziția locomotivei în tren se înscrie una din următoarele mențiuni:
 - „titulară” pentru locomotiva din capul trenului;
 - „multiplă”, „intercalată” respectiv „împingătoare” pentru fiecare din celelalte locomotive active la tren
 - „inactivă” dacă locomotiva nu participă la remorcarea trenului.
- f) stația unde este atașată locomotiva/locomotivele respective;
- g) stația unde urmează să fie detașată/detașate locomotiva/locomotivele respective.

(2) O locomotivă se consideră *inactivă* atunci când aceasta nu participă la remorcarea trenului, forța sa de tracțiune nefiind necesară sau nefiind disponibilă pentru remorcarea trenului.

(3) Când în fața locomotivei care a fost *titulară*, se atașează o altă locomotivă, locomotiva care s-a atașat în capul trenului devine *titulară*, iar cea de-a doua devine *multiplă* dacă participă la remorcarea trenului, respectiv *inactivă* dacă nu mai participă la remorcarea trenului.

(4) După completarea și verificarea datelor înregistrate, IDM semnează și aplică ștampila stației în rubrica „predat” și în rubrica „Mențiuni asupra trenurilor” din cap. I, dacă s-au înscris observații referitoare la compunerea sau circulația trenului respectiv, după care predă mecanicului foaia de parcurs.

(5) Mecanicul are obligația de a verifica dacă cele înscrise de către IDM în foaia de parcurs, sunt conforme cu realitatea.

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

Formatted

Art. 9 – IDM din stațiile de îndrumare, din parcurs și de destinație a trenurilor vor înregistra în cap. II și cap. III ale foi de parcurs, date referitoare la compunerea trenurilor sau activitatea locomotivelor în stații.

Art. 10 - (1) La expedierea trenurilor din stațiile de compunere și/sau când se modifică compunerea trenului prin atașări-detașări de vagoane, se completează datele din cap. II și III.

(2) În situațiile prevăzute la alin. (1), în cap. II al foi de parcurs, IDM completează rubricile:

- a) „număr tren” - coloanele 15-19 cu numărul trenului;
- b) „cod stație” - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației de compunere-expediere sau de prelucrare în parcurs a trenului;
- c) „plecare” - coloanele 25-28 - cu ora și minutul când se expediază trenul;
- d) „masa netă” - cu masa netă a trenului exprimată în tone în rubrica „călători” - coloanele 38-40 – pentru trenurile de călători și în rubrica „marfă” - coloanele 41-44 – pentru trenurile de marfă;
- e) „tone brute” - coloanele 45-48 – cu tonajul brut al trenului exprimat în tone;
- f) „osii” – cu numărul de osii ale vehiculelor din compunerea trenului, în rubricile:
 - „serv.” - cu numărul de osii de serviciu - coloanele 49-50,
 - „cls.” – cu numărul de osii ale vagoanelor de călători - coloanele 51-52,
 - „goale” - cu numărul de osii ale vagoanelor de marfă goale - coloanele 53-55,
 - „înc.” - cu numărul de osii marfă încărcate - coloanele 56-58;
- g) „masa frânată” – cu masa frânată a trenului exprimată în tone;
- h) „lungime tren” cu lungimea trenului exprimată în metri.

(3) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului stabilite în livretul de mers, se înscriu în rubrica „după livret” în subrubrica „automat”, respectiv în subrubrica „de mână”.

(4) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului rezultate din arătarea trenului, se înscriu în rubrica „de fapt” în subrubrica „automat”, respectiv în subrubrica „de mână”.

(5) Pentru înscrierea în foaia de parcurs a datelor menționate la alin. (2) se va folosi câte un singur rând pentru fiecare tren.

(6) În situațiile prevăzute la alin. (1), în cap. III al foi de parcurs, IDM completează rubricile:

- a) „nr. de tren”, cu numărul trenului respectiv;
- b) „denumire stație sau punct de secționare” cu denumirea stației în care au avut loc operațiunile respective;
- c) „plecare”, cu ora și minutul când se expediază trenul;
- d) „mențiuni la îndrumare-sosire”, cu mențiuni care se referă la operațiunile efectuate cu trenul sau locomotiva în stație,

(7) Înscrierea în foaia de parcurs a operațiunilor menționate la alin. (6), se face distinct pe un singur rând, cu semnătura IDM și ștampila stației.

(8) Pe fiecare din foile de parcurs ale locomotivelor pentru multiplă tracțiune, se înregistrează câte un rând de date în cele două capitole, în modul arătat mai sus.

Art. 11 - (1) În stațiile în care un tren remorcat cu locomotivă diesel urmează să staționeze mai mult decât este prevăzut în livretele de mers, IDM transmite mecanicului durata aproximativă cu care se va prelungi staționarea, pentru ca mecanicul să oprească motorul locomotivei.

(2) Mecanicul nu va opri motorul dacă există pericol de îngheț sau dacă din motive

tehnice întemeiate nu l-ar mai putea porni.

Art. 12 - (1) La atașarea de locomotive inactive la tren, în cap. II al foii de parcurs IDM completează următoarele rubrici:

- a) „număr tren” - coloanele 15-19 - cu numărul trenului la care se atașează locomotiva;
- b) „cod stație” - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației unde se atașează locomotiva;
- c) „plecare” - coloanele 25-28 - cu ora și minutul plecării trenului din stația respectivă; dacă această rubrică nu poate fi completată de către IDM, datele respective se înscriu de către mecanic.

(2) Pe foaia de parcurs a locomotivei devenită „inactivă”, în cap. II se completează un rând nou, după ce s-au înscris datele din rubrica „destinație” din rândul precedent.

(3) În cazul atașării de locomotive inactive la tren, în cap. III al foii de parcurs IDM completează următoarele rubrici:

- a) „număr tren”, cu numărul trenului respectiv;
- b) „denumire stație sau punct de secționare” în care au avut loc operațiunile;
- c) „plecare”, cu ora reală și minutul când s-a expediat trenul;
- d) „mențiuni la îndrumare-sosire”, cu mențiuni care se referă la operațiunile efectuate cu trenul sau locomotiva în stație, cu semnătura IDM și ștampila stației.

Art. 13 - (1) La sosirea trenului în stațiile de descompunere, la detașarea locomotivelor de multiplă tracțiune sau care au circulat „inactive” la tren, precum și la schimbarea personalului de locomotivă, IDM completează în cap. II din foaia de parcurs a locomotivei/locomotivelor următoarele rubrici:

- a) „cod stație” - coloanele 29-33 - de sub rubrica „destinație”, cu codul SIRUES al stației respective;
- b) „sosire” - coloanele 34-37 - de sub rubrica „destinație”, cu ora și minutul sosirii reale a trenului în stație.

(2) În cap. III al foii de parcurs, IDM completează rubricile:

- a) „denumire stație sau punct de secționare”, cu numele stației respective;
- b) „sosire” cu ora și minutul sosirii reale a trenului în stație.

Art. 14 - (1) Durata efectuării manevrei vehiculelor feroviare cu o locomotivă într-o stație tehnică sau într-o stație din parcursul trenului, exprimată în minute, se înscrie de către IDM astfel:

- a) în cap. II al foii de parcurs a locomotivei:
 - „număr tren”- coloanele 15-19- cu numărul 99999, care semnifică faptul că locomotiva a efectuat prestații numai la manevră, respectiv 99998 pentru manevra intermediară efectuată cu locomotiva unui tren;
 - „cod stație” - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației unde s-a făcut manevră specială;
- b) în cap. III al foii de parcurs a locomotivei:
 - „denumire stație”, cu numele stației respective, al haltei de mișcare sau al postului de mișcare din linie curentă;
 - „man”, cu durata operațiunilor de manevră în cifre;
 - „mențiuni la îndrumare sosire”, cu durata operațiunilor de manevră în ore și minute.

(2) Datele înscrise conform alin. (1) lit. a) și b) se confirmă prin semnătura IDM și ștampila stației, aplicate în rubrica „mențiuni la îndrumare/sosire”.

Art. 15 - (1) Efectuarea altor activități decât remorcarea trenurilor și manevra vehiculelor feroviare cu locomotiva/locomotivele trenului sau cu locomotive special destinate,

cum ar fi: alimentare cu tensiune de 1500 V necesară funcționării diverselor instalații exterioare locomotivei, alimentarea cu abur și/sau cu aer comprimat a garniturilor de vagoane sau a instalațiilor fixe, inclusiv preîncălzirea garniturilor de călători - activități denumite în continuare „lucru pe loc” - se consemnează în foaia de parcurs de către IDM, astfel:

- a) în cap. II, rubricile:
 - „nr. tren” - coloanele 15-19 - cu numărul 90001, număr de tren simbolic pentru lucrul pe loc;
 - „cod stație” - coloanele 20-21 - de sub rubrica „expediere”, cu codul SIRUES al stației unde s-a efectuat lucrul pe loc;
- b) în cap. III, rubricile:
 - „denumire stație sau punct de secționare”, cu numele stației respective;
 - „man” cu minute lucru pe loc efectuate în stația respectivă.

Art. 16 - (1) În cazul alimentării unei locomotive în parcurs într-o stație în care este amenajat un punct de alimentare, fără ca locomotiva să intre într-o unitate de tracțiune, IDM înscrie în cap. II, în rubricile următoare:

- „nr. tren” - coloanele 15-19 - cu numărul 90002, număr de tren simbolic pentru alimentare în parcurs, fără remizarea locomotivei;
- „cod stație” - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației;
- „plecare” - coloanele 25-28 - cu ora și minutul plecării la alimentare;
- „sosire” - coloanele 34-37 - cu ora și minutul sosirii de la punctul de alimentare.

(2) În mod similar celor prevăzute la alin. (1) se vor înscrie în foaia de parcurs situațiile când locomotiva efectuează verificări tehnice, revizii la echipamentul de pe acoperișul locomotivei electrice - RAc -, într-o stație dotată corespunzător, fără a intra într-o unitate de tracțiune.

Art. 17 - În vederea păstrării în bune condiții a foi de parcurs, precum și pentru interpretarea corectă a datelor înscrise, IDM are următoarele obligații:

- a) să manipuleze cu atenție foaia de parcurs pentru a fi păstrată în stare curată;
- b) să înscrie datele numai cu cerneală sau pastă albastră/neagră;
- c) să înscrie datele referitoare la compunerea trenurilor care se înregistrează în cap. II, succesiv, pe rândurile numerotate de la 1 la 15, în ordine crescătoare, fără a se lăsa rânduri libere între două rânduri completate;
- d) orice înregistrare sau observație efectuată trebuie să fie însoțită de ștampila și semnătura IDM în rubrica „Mențiuni la îndrumare/sosire” din cap. III;
- e) în cap. II, datele care se referă la compunerea trenurilor nu se modifică în caz de înscriere greșită și nici nu se fac ștersături, ci se anulează rândul respectiv printr-o linie trasă de la un capăt la celălalt, se corectează numărul curent - coloanele 13-14 - cu creion roșu sau pastă roșie, astfel ca numărul curent să fie crescător, după care datele se înregistrează în rândul imediat următor; IDM semnează și aplică ștampila în partea dreaptă a rândului anulat, sub rubrica „masa frânată”.

Capitolul IV

Îndatoririle șefului de tren privind completarea și manipularea foi de parcurs

Art. 18 - (1) Șeful de tren manipulează foaia de parcurs în următoarele situații:

- a) când apar modificări în compunerea și frânarea trenului, în urma manevrei efectuate în punctele de secționare de pe secțiunile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, pe liniile grupelor de manevră ramificate din linie curentă aparținând administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară, precum și LFI;
- b) când efectuează proba completă sau parțială a frânelor;
- c) când se înscriu date privind încălzirea trenurilor;

- d) la înregistrarea datelor privind numărul locurilor din tren;
- e) la menționarea altor date și observații.

(2) Datele referitoare la compunerea trenului se înregistrează în cap. II, în următoarele rubrici:

- a) „număr tren” - coloanele 15-19 cu numărul trenului;
- b) „cod stație” - coloanele 20-24 - cu codul SIRUES al stației de compunere-expediere sau de prelucrare în parcurs a trenului;
- c) „plecare” - coloanele 25-28 - cu ora și minutul când se expediază trenul;
- d) „masa netă” cu masa netă a trenului exprimată în tone în rubrica „călători” - coloanele 38-40 - pentru trenurile de călători și în rubrica „marfă” - coloanele 41-44 - pentru trenurile de marfă;
- e) „tone brute” - coloanele 45-48 - cu tonajul brut al trenului exprimat în tone;
- f) „osii” - cu numărul de osii ale vehiculelor din compunerea trenului, în rubricile: „serv.” - numărul de osii de serviciu - coloanele 49-50, „cls.” - numărul de osii ale vagoanelor de călători - coloanele 51-52, „goale” - cu numărul de osii ale vagoanelor de marfă goale - coloanele 53-55 respectiv „înc.” - cu numărul de osii marfă încărcate - coloanele 56-58;
- g) „masa frânată” - cu masa frânată a trenului exprimată în tone;
- h) „lungime tren” cu lungimea trenului în metri.

(3) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului stabilite în livretul de mers, se înscriu în rubrica „după livret” în subrubrica „automat”, respectiv în subrubrica „de mână”.

(4) Masele frânate corespunzătoare frânării automate, respectiv frânării manuale a trenului rezultate din arătarea trenului, se înscriu în rubrica „de fapt” în subrubrica „automat”, respectiv în subrubrica „de mână”.

(5) Pentru fiecare din operațiunile de la alin. (2), se completează în foaia de parcurs a locomotivei respective câte un rând distinct.

(6) Pentru trenurile de călători șeful de tren înscrie în rubrica „oprit st. th. reg.I” - coloanele 71-73 - din cap. II, numărul de locuri clasa I, iar în rubrica „opriri st. th. reg.II” - coloanele 74-77 - numărul de locuri clasa a II-a. Aceste date se înregistrează pe rândul pe care sunt înscrise datele privitoare la compunerea trenului respectiv de călători.

**INSTRUMENTELE PORTATIVE DE SEMNALIZARE CARE TREBUIE UTILIZATE
ÎN TIMPUL EXECUTĂRII SERVICIULUI DE CĂTRE PERSONALUL
CU RESPONSABILITĂȚI ÎN SIGURANȚA CIRCULAȚIEI**

Operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar trebuie să asigure aprovizionarea și dotarea personalului cu următoarele instrumente portative de semnalizare și rechizite:

- steguleț de culoare galbenă: pentru personalul de tren, personalul cu atribuții în revizia și întreținerea căii, pentru personalul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare din stații și posturi de mișcare în linie curentă, cât și pentru personalul cu atribuții de manevrare a vehiculelor feroviare și de verificare a stării de liber a liniilor de primire- trecere;

- lanternă cu lumină verde și albă: pentru IDM, respectiv agentul care dă semnalul **“pornirea trenului”**;

- lanternă cu lumină albă: pentru personalul de tren, personalul de locomotivă, personalul cu atribuții în revizia și întreținerea căii, personalul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, din stații și posturi de mișcare sau de macazuri din linie curentă, cât și personalul cu atribuții de manevrare a vehiculelor feroviare;

- lanternă cu lumină albă și ciocan, pentru personalul care execută proba frânelor;

- discul manual de culoare verde pentru IDM sau agentul care dă semnalul **“pornirea trenului”**;

- fluierul de mână pentru personalul de tren, personalul cu atribuții în revizia și întreținerea căii, cât și personalul administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, din stații și posturi de mișcare și de macazuri din linie curentă, cu atribuții în manevra vehiculelor feroviare respectiv pentru personalul din punctele de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației.

Personalul cu responsabilități în siguranța circulației este obligat să aibă asupra sa, în timpul serviciului, instrumentele portative de semnalizare și rechizitele din dotare.

**DEFINIȚIA UNOR NOȚIUNI DE EXPLOATARE FOLOSITE ÎN
REGULAMENTUL PENTRU CIRCULAȚIA TRENURILOR ȘI MANEVRA
VEHICULELOR FEROVIARE - NR. 005**

A

1. ACUL MACAZULUI - Element mobil de formă specială component al aparatului de cale care, prin manevrare și fixare într-una din pozițiile extreme, permite trecerea vehiculelor de pe o linie pe alta.
2. AGENT - Salariat calificat și autorizat pentru îndeplinirea unei funcții cu responsabilități în siguranța circulației, care desfășoară activități în legătură cu circulația trenurilor, efectuarea manevrei, conducerea vehiculelor feroviare motoare, precum și de manipulare a instalațiilor sau echipamentelor de siguranța circulației. Agentul poate fi autorizat să execute și o parte din operațiile tehnologice specifice altei funcții, având în acest sens atribuțiile și responsabilitățile corespunzătoare.
3. APARAT DE CALE - Ansamblul compus din șină, traverse și elemente mecanice, care asigură trecerea vehiculelor feroviare de pe o linie de cale ferată pe alta. Aparatul de cale cuprinde macazul propriu zis, dispozitivul de manevrare - barele de tracțiune și/sau conexiune - dispozitivul de zăvorâre, șinele de legătură, inima de încrucișare, aripile și contrașinele.
4. ARĂTAREA VAGOANELOR TRENULUI - formular tipizat folosit pentru evidențierea vagoanelor din trenurile de călători și marfă care se completează conform datelor cerute. Arătarea se întocmește în numărul necesar de exemplare, prin calchiere, atât pentru trenuri cât și pentru grupuri de vagoane care se atașează sau se detașează în parcurs. În arătare se marchează obligatoriu date privind vehiculele feroviare și încărcătura acestora care impun anumite condiții de circulație. Arătarea se semnează de cel care o întocmește, de cel care o verifică, precum și de predătorul, respectiv primitorul vagoanelor înscrise în cazul în care formularul este folosit pentru predarea respectiv primirea vagoanelor.
5. AVIZ DE PLECARÉ - Comunicare transmisă de IDM din stația care a expediat un tren către IDM din stația care urmează să primească trenul, conținând ora efectivă de plecare care se înscrie de către fiecare IDM în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, notându-se sub formă de fracție: la numărător ora efectivă de plecare –trecere, iar la numitor ora reală de transmitere și primire.

B

1. BAR - Buletin de avizare a restricțiilor de viteză, valabil pe o perioadă stabilită (de obicei decadă).
2. BARĂ DE CONEXIUNE - Element metalic de asamblare a acelor unui aparat de cale, având rolul de a păstra constantă distanța între ele.
3. BARĂ DE TRACȚIUNE - Element metalic de asamblare a barei de conexiune cu dispozitivul de manevrare.
4. BARIERĂ - Dispozitiv cu cumpene amplasate de o parte și de alta a liniilor, la o trecere la nivel amenajată pentru circulația rutieră, care se manipulează mecanic, manual sau electric prin care se avertizează și se ordonă oprirea vehiculelor rutiere.
5. BAT - Instalație de semnalizare automată amplasată la trecerile la nivel prevăzută cu semibarieră și semnalizare optică și acustică pentru avertizarea participanților la trafic în vederea opririi acestora.
6. BLA - Bloc de linie automat - instalație ce permite ocuparea liniei curente de către mai multe trenuri care circulă în același sens de mers pe distanța dintre două stații vecine, prin

secționarea acestora în porțiuni de linie denumite sectoare de bloc de linie automat, acoperite de semnale luminoase. BLA care nu permite expedierea succesivă a mai multor trenuri la sector de bloc, neavând semnale intermediare - de trecere - se numește BLA simplificat.

7. BLA BANALIZAT - BLA care funcționează pe ambele sensuri ale unui fir de circulație.
8. BLA SPECIALIZAT - BLA cu care este prevăzut numai sensul normal de circulație al unei linii duble. Sensul normal de circulație pe cale dublă la calea ferată română este pe linia din dreapta a căii duble.
9. BROCURI - Acumulări de material pe suprafața de rulare a roții care fac ca roata vehiculului feroviar să nu mai ruleze lin, să salte vehiculul care prin cădere poate conduce la ruperi de șine sau agățarea și blocarea sabotului vagonului, conducând la deraierea vehiculului. Acestea se depistează prin zgomotul specific produs numai în timpul rulării.

C

1. CALE LIBERĂ - ÎNTELEGERE TELEFONICĂ - Sistem de organizare a circulației trenurilor care permite ocuparea liniei curente numai de către un tren sau un convoi de manevră, pe baza unei înțelegeri telefonice care se stabilește în scris între IDM dispozitor din punctul de secționare din care se expediază trenul/convoitul de manevră și IDM dispozitor din punctul de secționare în care se primește trenul/convoitul de manevră.
2. CAM - Comandă automată a macazurilor în triaje - ansamblu de echipamente cu care se comandă și se controlează manevrarea macazurilor la triere, cu respectarea condițiilor de siguranță specifice.
3. CE - Instalații de centralizare electronică - ansamblu de echipamente electrice, electronice și de tehnică de calcul cu care IDM, prin intermediul unei interfețe și a altor componente specifice, comandă și controlează în condiții de siguranță realizarea parcursurilor și punerea pe liber a semnalelor luminoase de circulație sau de manevră.
4. CED - Instalații de centralizare electrodinamică - ansamblul de echipamente electrice și electronice cu care IDM, prin intermediul unui pupitru sinoptic, comandă și controlează în condiții de siguranță realizarea parcursurilor și punerea pe liber a semnalelor luminoase de circulație sau de manevră.
5. CEM - Instalații de centralizare electromecanică - ansamblul de echipamente electromecanice cu care IDM controlează manevrarea și zăvorârea macazurilor în condiții de siguranță, în vederea punerii pe liber a semnalelor mecanice sau luminoase.
6. COCOASĂ DE TRIERE - Infrastructură a căii cu un profil longitudinal special, realizat între grupa de primire (A) și grupa de triere (B) ale unei stații tehnice sau de triaj. Profilul se compune, în sensul de triere, dintr-o rampă de împingere pe care se dezleagă vagoanele, un palier în vârful cocoasei și o pantă de accelerare spre grupa de triere pe care vagoanele rulează în baza forței de gravitație cu o viteză ce se poate modera manual sau mecanic în parcursul lor spre liniile grupei de triere, unde se opresc la locul destinat, cu frâne de mână sau saboți de mână.
7. COLOANĂ DE MANEVRĂ - Instalație exterioară care permite manipularea locală de către un agent, a macazurilor și semnalelor, în scopul executării unor mișcări de manevră.
8. COMANDĂ - Ordin care se transmite scris, verbal sau prin instalație TC de către IDM în vederea executării parcursului de intrare, ieșire sau trecere a unui tren prin stație sau pe la un post din linie curentă.
9. CONDUCERE CENTRALIZATĂ - Sistem de circulație a trenurilor utilizat pe unele secții de circulație cu trafic redus în care circulația trenurilor și activitatea de manevră sunt conduse direct de către operatorul de circulație.
10. CONDICA PORTATIVĂ - Condică aflată în dotarea stației în care se înscriu - la locul desfășurării unor lucrări privind siguranța circulației - orele de începere/terminare a lucrărilor de întreținere și reparație a liniilor, aparatelor de cale și instalațiilor de siguranța circulației, respectiv ora de repunere în funcțiune a acestora, precum și consimțământul scris transmis cu număr și oră de către personalul de întreținere linii și/sau instalații, în vederea executării parcursurilor de circulație și manevră.

11. CONSIMȚĂMÂNT SCRIS - Încuviințarea sau acceptul scris dat cu număr de ordine și oră, dintr-un registru de comenzi sau din condica portativă, prin care se admite efectuarea unor operații prevăzute în reglementările specifice sau în PTE și care poate fi transmis telefonic, cu număr și oră.
12. CONSIMȚĂMÂNT VERBAL - Încuviințarea sau acceptul dat de către un agent prin care se admite efectuarea unor operații care nu necesită avizul scris al acestuia.
13. CONTINUAREA PARCURSULUI DE PRIMIRE - Porțiunea de linie cuprinsă între semnalul de ieșire sau de parcurs, respectiv marca de siguranță de la ieșire a liniei pe care urmează a fi primit trenul dacă aceasta nu are semnal de ieșire și primul semnal de circulație de sens contrar,
14. CONTRAACUL MACAZULUI – Șine exterioare, una în continuarea firului exterior direct iar cealaltă în continuarea firului exterior abătut de care se lipesc vârfurile acelor.
15. CONTRAȘINĂ - Șină sau profil special de ghidare, montat în lungul căii pe anumite porțiuni - curbe, treceri la nivel, în dreptul inimii de încrucișare etc.- având rolul de ghidare a roții și de a împiedica deraierea, de a reduce uzura șinelor în curbă sau de a păstra dimensiunea jgheabului necesar rulării la trecerea la nivel.
16. CONVOI DE MANEVRĂ - Un grup de vehicule feroviare legate între ele, care se manevrează prin tragere sau împingere, între grupele de linii ale aceleiași stații cu sau fără depășirea incintei stației, precum și între stație și o linie a unui operator economic, conform prevederilor stabilite în PTE.
17. CUPLĂ - Aparat de tracțiune și legare prin intermediul căruia se leagă două vehicule feroviare între ele.

D

1. DEBLEU - Săpătură deschisă, de formă regulată executată sub nivelul terenului natural, pentru realizarea platformei unei căi ferate.
2. DECLIVITATE - Raportul dintre diferența de nivel dintre două puncte consecutive stabilite ale unui traseu și distanța orizontală dintre aceste puncte, exprimat în mm/m sau ‰.
3. DISPECER CIRCULAȚIE - Salariat care coordonează activitatea de circulație pe rețeaua feroviară sau pe o parte a acesteia, având competențe de a lua decizii operative corespunzătoare.
4. DISPECER ENERGETIC FEROVIAȚ - Salariat care coordonează activitatea de exploatare a liniei de contact pentru tracțiunea electrică.
5. DISPLAY - Afișaj pe monitor color într-o grafică stabilă, utilizat la instalațiile CE, sisteme informatice sau pentru informarea publicului în legătură cu mersul trenurilor de călători.
6. DISPOZITIV DE MANEVRARE - Dispozitiv care permite manevrarea acelor unui macaz.
7. DISPOZIȚIE SCRISĂ - Ordin în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare care se transmite prin mijloace de telecomunicație și care se înregistrează și se confirmă cu număr, oră și semnătură.
8. DISPOZIȚIE VERBALĂ - Ordin care se transmite direct sau prin mijloacele de telecomunicație și care nu se înregistrează.
9. DISTANȚĂ DE CIRCULAȚIE - Porțiunea de linie cuprinsă între două puncte de secționare pe care nu trebuie să se gasească în același timp decât un singur tren.
10. DUBLĂ JONCTIUNE - Dispozitiv format din patru aparate de cale, două linii de încrucișare dublă și linii de legătură, montat pentru a permite circulația vehiculelor feroviare de pe o linie pe alta.

E

1. ECLISE - Piese de asamblare a șinelor de cale ferată care se aplică sub coroana șinei și care servesc la îmbinarea a două șine consecutive, pentru asigurarea continuității de rulare pe acestea. Eclisele se folosesc și pentru blocarea prin eclisare a acelor macazului a cărui poziție nu trebuie schimbată din considerente de siguranța circulației.

2. EuroCity - EC, EuroNight - EN - Trenuri internaționale de călători, având rangul doi, care circulă pe rețelele a cel puțin două administrații europene de cale ferată.

F

1. FIXĂTOR DE VÂRF - Dispozitiv având rolul de a asigura lipirea acului unui macaz de contraacul său și zăvorârea în poziția comandată.
2. FRÂNA DE CALE - Dispozitiv de reducere a vitezei vagoanelor care se triază pe cocoasă, acționat telecomandat sau automat, astfel încât vagoanele să se oprească pe liniile de acumulare, fără ca viteza de ciocnire cu vehiculele triate anterior, să afecteze vehiculele feroviare sau marfa transportată.

G

1. GABARIT DE LIBERĂ TRECERE - Contur geometric limită, transversal în plan vertical și perpendicular pe axa longitudinală a căii, în interiorul căruia, afară de materialul rulant, nu se admite să pătrundă nici o parte a construcțiilor - poduri, tuneluri, pasaje superioare, pasarele - sau a instalațiilor fixe - semnale, coloane și altele asemenea - și nici materiale sau obiecte depozitate de-a lungul liniei curente sau în stații.
2. GRAFIC DE CIRCULAȚIE - Reprezentarea grafică a mersurilor de tren în timp și spațiu, pe o durată de 24 de ore, după un plan de mers dinainte stabilit.
3. GRUPĂ DE EXPEDIERE - D - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată pregătirii și expedierii trenurilor.
4. GRUPĂ DE PRIMIRE - A - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată pentru primirea trenurilor de marfă și pregătirea acestora în vederea descompunerii.
5. GRUPĂ DE RETRIERE - C - Grupă de linii în stațiile de triaj afectată pentru retrierea vagoanelor acumulate în grupa B în vederea aranjării vagoanelor în trenurile de marfă, în ordinea stabilită de reglementările specifice.
6. GRUPĂ TEHNICĂ - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată pentru compunerea, salubritatea și pregătirea tehnică a trenurilor.
7. GRUPĂ DE TRIERE - B - Grupă de linii în stațiile tehnice sau de triaj afectată acumulării vagoanelor de marfă triate, în vederea formării trenurilor.

H

1. HALTĂ DE CĂLĂTORI - Haltă deschisă pentru traficul de călători, cu vânzător de bilete, notată cu hc, sau fără vânzător de bilete, notată cu h, care nu este punct de secționare.

I

1. INTERCITY - IC, INTERCITY EXPRES - ICE - Trenuri de călători care circulă în rangul II pe rețeaua CFR, făcând legătura între marile orașe.
2. IMPIEGAT DE MIȘCARE - IDM - Salariat absolvent al unui curs de calificare, autorizat să organizeze și să execute activități în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare într-o stație de cale ferată.
3. IDM DISPOZITOR - IDM care are dreptul să manipuleze instalațiile de siguranță circulației, să ceară și să obțină cale liberă, să dispună executarea tuturor operațiilor legate de primirea, expedierea, trecerea trenurilor, executarea manevrei și utilizarea mijloacelor pe care le are la dispoziție, precum și alte operații de exploatare.
4. IDM EXTERIOR - IDM care din ordinul IDM dispozitor execută sarcini privind activitatea de pregătire a expedierii trenurilor, expedierea acestora la timp, precum și alte operații în funcție de volumul de lucru și specificul stației.
5. IDM LOCALIST - IDM care, în stațiile de cale ferată cu activitate complexă, preia o parte din sarcinile IDM dispozitor în special cele legate de comunicările cu stațiile vecine și cu operatorul de circulație, aflându-se în subordinea directă a IDM dispozitor.

6. INCINTA STAȚIEI - Spațiul cuprins între semnalele de intrare ale unei stații sau halte de mișcare, pe care se află liniile, instalațiile și construcțiile necesare desfășurării activităților în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.
7. INIMĂ DE ÎNCRUCIȘARE - Ansamblu de piese metalice din componența aparatului de cale, ce permite trecerea vehiculelor feroviare de pe o linie pe alta.
8. INSTALAȚIE DE ASIGURARE CU ÎNCUIETORI CU CHEI, CU ȘI FĂRĂ INTERBLOCARE - Ansamblul de echipamente mecanice și electrice cu care IDM, împreună cu revizorii de ace și/sau acarii, asigură încuierea macazurilor și punerea semnalelor mecanice pe liber numai dacă acestea sunt poziționate corespunzător parcursului comandat pentru trecerea trenului.
9. ÎNCUVIINTĂRE - Accept dat de către IDM, în scris sau verbal, pentru întreținerea, verificarea și revizia unor instalații în cazurile prevăzute în prezentul regulament, precum și pentru circulația unor vehicule feroviare fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele.

J

1. JOANTĂ - Ansamblu constructiv care asigură legătura între capetele a două șine adiacente, pentru realizarea continuității mecanice a firului de șină și a suprafețelor de rulare ale ciupercii șinei.
2. JOANTĂ IZOLANTĂ - Joantă care realizează întreruperea circuitului electric între capetele a două cupoane de șine consecutive.
3. JOANTĂ DE RACORDARE - Joanta care realizează legătura între două șine de cale ferată de tip diferit.
4. JOANTĂ IZOLANTĂ FĂRĂ GABARIT - Joantă izolantă aflată în cale într-un loc în care vagoanele aflate în staționare intră în gabaritul de liberă trecere al liniei vecine.
5. JONCTIUNE - Punctul unde se realizează conexiunea unor elemente ale liniilor de cale ferată între ele.

L

1. LIMITĂ DE MANEVRĂ A STAȚIEI – punctul până la care se pot executa mișcări de manevră fără a depăși limita incintei stației. Limita de manevră este marcată pe teren prin semnalul de intrare al stației pe cale simplă, respectiv indicatorul fix de acoperire al punctului de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată sau prin semnalul de intrare al liniei normale pe secții cu cale dublă când linia dublă nu este prevăzută cu semnal de intrare.
2. LINIE ABĂTUTĂ - Linie de circulație care se ramifică prin aparatele de cale din linia directă.
3. LINIE CURENTĂ – Porțiunea de linie cuprinsă între două semnale de intrare din sensuri opuse a două stații vecine
4. LINIE DE CIRCULAȚIE, MANEVRĂ, ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE, TRAGERE, GARARE, DEPOZIT - Linii construite și afectate prin PTE unui anumit scop, afectare ce nu se poate schimba decât în anumite condiții prevăzute de reglementările specifice.
5. LINIE DE EVITARE - Linie înfundată construită la capetele stațiilor sau în punctele de joncțiune cu liniile operatorilor economici, cu scopul de a asigura îndeplinirea condițiilor pentru efectuarea parcursurilor simultane de circulație și manevră precum și pentru a evita fugirea vagoanelor care staționează pe liniile stației sau pe liniile operatorilor economici spre linia curentă sau accesul nepermis pe liniile stației de pe liniile operatorilor economici.
6. LINIE DIRECTĂ - Linie situată în incinta stației aflată în prelungirea liniei curente, fără abatere la intrare sau ieșire.
7. LINIE DE PEAGE - Linie care unește două stații ale unei administrații de cale ferată, trecând pe teritoriul unei administrații de cale ferată vecine.
8. LINIE DE SCĂPARE - Linie înfundată construită în scopul de a opri un tren scăpat sau vagoane fugite pe secții de circulație cu pante mari, pentru a proteja distanța de circulație următoare.

9. LFI - linie ferată industrială – linii pe care se desfășoară operațiuni de transport feroviar, precum și servicii conexe sau adiacente acestora și care nu sunt administrate de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A.
10. LINII ÎNCĂLECATE - Linii de ecartament diferit în care cel puțin un fir de șină al unei linii este amplasat între firele de șină ale celeilalte linii așezate pe același terasament.
11. LOC PLAN - Zonă plană pe suprafața de rulare a roților vehiculelor de cale ferată, care face ca roata vagonului să nu ruleze normal, producând zgomot puternic și săltarea violentă a boghiului și/sau a vagonului.
12. LUMINOSCHEMĂ - tablou sinoptic pe care sunt amplasate elemente optice astfel încât să se redea configurația geografică și funcțională a liniilor, macazurilor și semnalelor dintr-o stație de cale ferată, precum și informații necesare efectuării activității de circulație a trenurilor și de manevră.
13. LUNGIMEA UTILĂ A LINIEI - Lungimea unei linii, măsurată între mărcile de siguranță, sau între marca de siguranță și semnalul de ieșire, dacă acesta se află înaintea mărcii de siguranță.

M

1. MACAZ - Subansamblu al unui aparat de cale compus din ace, contraace, șine de legătură, traverse și material mărunț de cale.
2. MACAZ DE ACOPERIRE - Macazul care separă parcursurile de manevră sau circulație incompatibile.
3. MACAZ CONJUGAT - Macaz care nu se poate manipula decât dacă macazul sau sabotul cu care este în dependență se află în poziția stabilită prin programul de zăvorăre.
4. MANEVRĂ UNGHIULARĂ - Mișcarea de manevră ce se execută în stații înzestrate cu instalații CED sau CE, de pe o linie pe alta, cu schimbarea sensului de mers, pe baza indicațiilor semnalelor luminoase de manevră și parcursului executat.
5. MARCĂ DE SIGURANȚĂ - Element de semnalizare amplasat între două linii alăturate, care stabilește limita zonei de staționare a vehiculelor feroviare pe o linie, fără ca acestea să afecteze gabaritul de liberă trecere pe linia vecină.

O

1. OPERATOR DE CIRCULAȚIE - Salariat aparținând administratorului infrastructurii feroviare publice care conduce activitatea de circulație a trenurilor pe una sau mai multe secții de circulație, având în subordine IDM din stațiile situate pe secțiile respective, sau agenții punctelor de secționare în cazul secțiilor cu conducere centralizată a circulației trenurilor.
2. OPERATOR DE MANEVRĂ FERROVIARĂ – Persoană juridică română, cu capital de stat și/sau privat, a cărei activitate principală în domeniul transportului feroviar constă numai în efectuarea de operațiuni de manevră pe căile ferate din România și care deține autorizație pentru manevră feroviară.
3. OPERATOR DE TRANSPORT FERROVIAR – Operator economic, cu capital de stat sau privat, care a obținut o licență în conformitate cu legislația în vigoare, a cărei activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă feroviar și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de acest operator economic; acest termen include, de asemenea, și operatorii economici care asigură numai tracțiunea.
4. OPERĂȚIUNI DE TRANSPORT FERROVIAR – Transportul feroviar – circulația trenurilor și manevra feroviară – precum și serviciile adiacente (activități care se desfășoară în legătură nemijlocită cu/sau în timpul transportului feroviar) și conexe acestuia (activitățile care au ca obiect asigurarea desfășurării în siguranță a transportului feroviar).

P

1. PANTĂ - Porțiunea de linie de cale ferată înclinată față de orizontală pe care vehiculele feroviare o parcurg, în sensul coborârii acesteia.

2. PARCURS DE EXPEDIERE - Porțiunea de linie cuprinsă între primul vehicul din capul trenului ce se expediază și semnalul de intrare al stației din sensul opus pe direcția de mers.
3. PARCURS DE INTRARE - Porțiunea de linie care cuprinde aparatele de cale și liniile de legătură dintre acestea, de la primul macaz de intrare până la marca de siguranță a liniei de primire amplasată în capătul pe unde intră trenul.
4. PARCURS DE IEȘIRE - Porțiunea de linie care cuprinde aparatele de cale și liniile de legătură dintre acestea, de la marca de siguranță a liniei de ieșire și până la ultimul macaz inclusiv peste care trece trenul la ieșirea din stație.
5. PARCURS DE PRIMIRE - Porțiunea de linie cuprinsă între semnalul de intrare și semnalul de ieșire sau porțiunea de linie cuprinsă între semnalul de intrare și marca de siguranță de la ieșire a liniei pe care va fi primit trenul, când această linie nu are semnal individual de ieșire.
6. PARCURS DE MANEVRĂ - Porțiunea de linii și macazuri pentru care au fost asigurate condițiile de siguranță circulației, necesară efectuării unei operațiuni de manevră.
7. PARCURSURI COMPATIBILE - Parcursuri care se pot executa simultan, fără a periclita siguranța circulației
8. PARTIDĂ DE MANEVRĂ - Formație compusă din conducătorul de manevră și cel puțin încă un agent autorizat pentru efectuarea manevrei.
9. PARTIDĂ DE TREN - Formație compusă din cel puțin mecanicul trenului și mecanicul ajutor sau șeful de tren, respectiv alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren. În plus, pentru desfășurarea activității privind circulația trenurilor și manevra, trenul poate fi deservit și de alt personal autorizat.
10. PLAN DE MANEVRĂ - Dispoziție scrisă sau verbală transmisă conducătorului manevrei de către IDM sau operatorul de manevră, prin care se stabilesc operațiile de manevră ce urmează a fi executate precum și condițiile de efectuare a acestora.
11. POST DE MACAZURI - Post deservit de unul sau mai mulți agenți care manipulează macazurile aflate într-o anumită zonă din incinta stației și care servește la efectuarea circulației trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.
12. PUNCT DE SECȚIONARE - Amenajare constând din dispozitiv de linii, construcții și instalații sau părți componente ale unei instalații (semnale luminoase BLA) care determină capacitatea de circulație; două puncte de secționare delimitează distanța pe care nu trebuie să se găsească în același timp decât un singur tren.
13. PORTIUNE DE LINIE SLABITA - Porțiunea de linie care impune circulația trenurilor cu viteză redusă față de cea prevăzută în livretul cu mersul trenurilor .

R

1. RAMBLEU - Umplutură de formă regulată executată din pământ sau alte materiale de masă peste nivelul natural al terenului, servind la realizarea platformei căii.
2. RAMPĂ - Porțiune de linie de cale ferată înclinată față de orizontală pe care vehiculele feroviare o parcurg în sensul urcării acesteia.
3. REAVIZ DE SOSIRE - Comunicare, prin telefon, a orei, prin care IDM din stația care primește un tren , confirmă către IDM din stația vecină care a expedit trenul, că trenul a sosit complet și linia curentă a rămas liberă - oră care se înregistrează de ambii IDM în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare sub formă de fracție (la numărător ora efectivă de sosire, iar la numitor ora reală de transmitere și primire).
4. RESTRICTIE DE VITEZA - Reducerea prevăzută sau neprevăzută a unei viteze de circulație stabilite, pentru o porțiune de linie de cale ferată.

S

1. SABOT DE DERAIERE - Dispozitiv amplasat în afara căii la un fir al liniei care, prin așezare pe șină provoacă deraierea roții vehiculului care se angajează peste el.
2. SAT - Instalație de semnalizare automată fără semibariere care emite semnale optice și acustice la apropierea trenului de o trecere la nivel, în scopul interzicerii circulației rutiere.

3. SECTOR DE BLOC - Distanța cuprinsă între două semnale luminoase consecutive de trecere ale blocului de linie automat.
4. SECȚIUNE IZOLATĂ - Porțiune de cale ferată (sau aparat de cale), cu control electric, care se delimitează prin joante izolante.
5. ȘEF STAȚIE - persoană calificată și autorizată aparținând administratorului sau gestionarilor infrastructurii feroviare și care are responsabilități privind activitatea de circulație și manevră și care administrează una sau mai multe stații de cale ferată.

T

1. TALONARE - Manevrarea de către roțile unui vehicul de cale ferată a acelor unui macaz, prin atacare falsă pe la călcâi.
2. TC - Denumire generică dată mijloacelor - TTR telegraf, telefon, radio.
3. TIPUL DE ȘINĂ – Codificare generică a șinelor de cale ferată egală cu masa unui cupon de șină cu lungimea de un metru, exprimată în kilograme.

V

1. VAGON DE SERVICIU – Vagonul destinat personalului de tren.

Unitatea

data _____
(zi, luna, an)

În componerea trenului sunt vagoane cu:				
Nr. Crt.	saboți din materiale compozite tip K sau L-L	frână nemoderabilă la slăbire	frână cu disc	roți mici pentru transport automobile
*)				

Proba frânelor terminată, ora:

[illegible]

Primit,

Agent OTF_____

*) Se va bifa ceea ce corespunde realității

Anexa 6
la Regulamentul nr. 005

**PROCENŢELE DE MASĂ FRÂNATĂ ÎN FUNCŢIE DE PANTĂ,
PENTRU MENTINEREA PE LOC A TRENURILOR
CU FRÂNELE DE MÂNĂ**

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

Anexa 7
la Regulamentul nr. 005

UNITATEA.....

Notă de repartizare a frânelor de mână

Din trenul numărul din data de.....

În timpul parcursului de la stația la stația la
ordinul mecanicului, în caz de oprire a trenului în linie curentă, agenții trenului vor strânge
frânele de mână la vagonul nr., la vagonul nr., la vagonul nr.
....., la vagonul nr., la vagonul nr., la vagonul nr.
....., la vagonul nr., la vagonul nr.

Întocmit,
(semnătura)

Primit,
(semnătura)

**CULORI ȘI SIMBOLURI FOLOSITE PENTRU TRASAREA TRENURILOR PE
GRAFICUL DE CIRCULAȚIE**

Felul trenului	Rangul	Trasa trenului	
		culoare	mod de reprezentare grafică
Trenuri peste orice rang și în rangul I	Trenuri peste orice rang și rangul I	Roșu	Linie întreruptă, cu semnul "X"
Trenuri exprese, intercity, rapide și accelerate de călători	II și III	Roșu	Linie continuă
Trenuri de persoane și trenuri mixte	IV	Albastru	Linie continuă
Trenuri internaționale de marfă, trenuri de marfă cu afectări speciale (mărfuri perisabile, vietăți, containere, trafic intermodal)	V	Verde	Linie continuă
Trenuri de marfă interregionale sau regionale (altele decât cele locale de marfă), trenuri navete, trenuri cu vagoane goale	VI	negru	Linie continuă
Trenuri locale de marfă, trenuri convoaie de manevră, trenuri de serviciu, locomotive izolate, UAM	VII	verde	Linie întreruptă, cu semnul "X"

NOTĂ:

1. Pentru locomotivele izolate cu sau fără vagoane, se va trasa, în culoarea specifică rangului, o linie întreruptă.
2. Locomotivele de multiplă tracțiune se vor trasa cu linie punctată deasupra, respectiv sub trasa propriu zisă a trenului, în funcție de poziția în tren.
3. Trasa unor trenuri va fi completată pe unele intervale cu următoarele semne suplimentare:
 - un cerc plin roșu, când în tren sunt vagoane din categoria explozibilelor;
 - literele "GD" când în tren sunt vagoane cu transporturi excepționale.
4. Alte notații:
 - numărul dispoziției operatorului de circulație se va înscrie pe grafic într-un cerc;
 - linia de circulație din stație ocupată se va reprezenta printr-o linie continuă neagră, iar linia închisă, printr-o linie continuă, roșie.

CNCF "CFR" SA
Unitatea

Unicat
(pt. conducătorul manevrei)

PLAN DE MANEVRĂ

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

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

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

[illegible]

.....

- Respectați NSPM la manevră! Atenție la locurile periculoase:

Întocmit IDM.

Unitatea

Copie (la carnet)

Seria..... Nr

PLAN DE MANEVRĂ

TREN/ DATA

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

a) cu frâne de mână strânse:

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

b) cu saboți de mână aplicați:

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

- Operatii de manevră de executat:

[illegible]

- Conditii speciale:

.....

.....

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

- Respectati NSPM la manevră! Atentie la locurile periculoase:

.....

Întocmit IDM.

Primit
Conducător manevră,

**Instrucțiuni de lucru pentru unitățile în care este implementat
sistemul informatic IRIS**

Art. 1. - (1) Prezentele reglementări cuprind instrucțiuni specifice exploatării sistemului informatic IRIS, privitoare la circulația trenurilor.

(2) Aplicațiile sistemului informatic IRIS privitoare la circulația trenurilor, și anume „Planificarea circulației trenurilor – ATLAS” –denumit în continuare ATLAS, „Raportarea circulației trenurilor – CRONOS” –denumit în continuare CRONOS și „Monitorizarea circulației trenurilor – FOCUS” –denumit în continuare FOCUS, sunt produse informatice utilizate în activitatea de transport feroviar.

(3) 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. 2. - IRIS este destinat atât programării și înregistrării datelor privind circulația trenurilor, introduse manual de către operatorii de circulație din cadrul Biroului Central de Coordonarea Traficului Feroviar - denumit în continuare RCC, Regulatele de Circulație Regionale - denumite în continuare RCR și Regulatele de Circulație - denumite în continuare RC și de către IDM din stațiile și haltele de mișcare, cât și raportării acestora, prin interogări, conform procedurilor specifice.

Art. 3. - (1) Datele privind programarea circulației trenurilor se introduc manual și se transmit automat prin IRIS-ATLAS. Aceste date sunt următoarele:

- a) transmiterea programului zilnic de circulație către unitățile din sistem (această operațiune se face automat de către IRIS fără intervenția nici unui utilizator);
- b) transmiterea modificărilor făcute la programul de circulație în vigoare;
- c) adaptări ale programului zilnic de circulație, care constau în:
 - c1) anulări de trenuri pe perioada dorită de utilizator;
 - c2) modificări ale stațiilor de expediție sau destinație a trenurilor;
 - c3) modificări ale orelor de circulație ale trenurilor;
 - c4) modificări de timp de mers;
 - c5) crearea unui tren nou;
 - c6) circulația unui tren utilizând trasa altui tren;
 - c7) repunerea în circulație a unui tren;
 - c8) devierea unui tren utilizând trasa altui tren.

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

(3) Utilizatorii aplicației sunt dispecerii și operatorii de circulație de la nivel central, operatorii de circulație din compartimentul de programare de la nivel regional și de la regulatele de circulație.

Art. 4. - La nivel central, regional și al Regulatele de Circulație se va face urmărirea operativă a circulației trenurilor care circulă sau urmează să intre pe secția de circulație pe care o conduce cu IRIS-FOCUS.

Art. 5. - (1) La nivel central dispozițiile și datele privind programarea și conducerea circulației trenurilor, se introduc manual și se transmit automat prin IRIS-CRONOS. Acestea, împreună cu interogările specifice, sunt următoarele:

- a) dispoziții în legătură cu circulația trenurilor pentru RCR:
 - a1) emitere dispoziții de circulație pentru RCR;
 - a2) controlul primirii dispozițiilor la destinație;
 - a3) primirea avizărilor transmise de operatorii de circulație RCR;
- b) interogări ale sistemului cu privire la:

- b1)** întârzieri ale trenurilor și explicațiile asupra cauzelor acestora;
- b2)** întârzieri ale trenurilor neexplicate de către IDM;
- c)** încadrări ale întârzierilor trenurilor pe coduri, la îndrumare, în parcurs în mod operativ;
- d)** dispoziții de adaptare a programului zilnic, decadic și lunar de circulație pentru trenurile interregionale, conform modului de lucru stabilit prin reglementările specifice în vigoare:
 - d1)** anulări de trenuri pe perioada dorită de utilizator;
 - d2)** modificări ale stațiilor de expediție sau destinație a trenurilor;
 - d3)** trenuri suplimentare față de programul de circulație care se vor raporta ca atare (de către IDM ca suplimentare);
 - d4)** circulația unui tren utilizând trasa altui tren;
 - d5)** repunerea în circulație a unui tren.
- (2)** Programul de circulație poate fi vizualizat tabelar și grafic.
- (3)** Utilizatorii aplicației sunt dispecerii și operatorii de circulație de la nivel central - RCC.

Art. 6. - (1) La nivel regional dispozițiile și datele privind programarea și conducerea circulației trenurilor, se introduc manual și se primesc/transmit automat prin IRIS. Acestea, împreună cu interogările specifice, sunt următoarele:

- a)** dispoziții în legătură cu circulația trenurilor pentru regulatoarele de circulație:
 - a1)** emitere dispoziții de circulație;
 - a2)** controlul primirii dispozițiilor la destinație;
 - a3)** transmitere avizări către nivelul central;
- b)** primirea automată prin IRIS a:
 - b1)** dispozițiilor de circulație emise din nivelul central;
 - b2)** avizărilor transmise de către IDM operatorilor de circulație;
- c)** interogări ale sistemului cu privire la:
 - c1)** întârzieri ale trenurilor și explicațiile acestora;
 - c2)** întârzieri ale trenurilor neexplicate de către IDM;
- d)** încadrări ale întârzierilor trenurilor pe coduri, la îndrumare, în parcurs în mod operativ;
- e)** dispoziții în legătură cu adaptarea programului de circulație zilnic, decadic și lunar pentru trenurile care circulă pe raza regionalei conform modului de lucru stabilit prin reglementările specifice în vigoare:
 - e1)** anulări de trenuri pe perioada dorită de utilizator;
 - e2)** modificări ale stațiilor de expediție sau destinație a trenurilor;
 - e3)** trenuri suplimentare față de programul de circulație care se vor raporta ca atare (de către IDM ca suplimentare);
 - e4)** circulația unui tren utilizând trasa altui tren;
 - e5)** repunerea în circulație a unui tren.
- (2)** Programul de circulație poate fi vizualizat tabelar și grafic.
- (3)** Utilizatorii aplicației sunt operatorii de circulație de la nivelul regional - RCR.

Art. 7. - (1) La nivelul Reguletoarelor de Circulație dispozițiile și datele privind programarea, conducerea și urmărirea circulației trenurilor, se introduc manual și se primesc și transmit automat prin IRIS. Aceste activități sunt organizate astfel:

- a)** activități de programare operativă a circulației trenurilor, gestionate de operatorul de la compartimentul program de circulație din cadrul RC;
- b)** dispoziții în legătură cu adaptarea programului de circulație zilnic, decadic și lunar pentru trenurile care circulă pe raza RC, conform modului de lucru stabilit în reglementările specifice în vigoare, după lansarea programului:
 - b1)** anulări de trenuri pe perioada dorită de utilizator;
 - b2)** modificări ale stațiilor de expediție sau destinație a trenurilor;
 - b3)** trenuri suplimentare față de programul de circulație care se vor raporta ca atare (de către IDM ca suplimentare);
 - b4)** circulația unui tren utilizând trasa altui tren;

b5) repunerea în circulație a unui tren.

(2) Activități de conducere și urmărire operativă a circulației trenurilor, gestionate de operatorul de circulație:

- a)** dispoziții în legătură cu circulația trenurilor:
 - a1)** emitere dispoziții de circulație;
 - a2)** controlul primirii de către IDM a dispozițiilor transmise de operatorul de circulație;
 - a3)** transmitere avizări către RCR;
- b)** primirea automată prin IRIS a:
 - b1)** dispozițiilor în legătură cu circulația trenurilor de la nivel regional;
 - b2)** mențiunilor privind compunerea și condițiile speciale de circulație a trenurilor transmise de către IDM;
 - b3)** mesajelor privind circulația trenurilor semnalizate necorespunzător;
 - b4)** mesajelor privind trenurile gata de expediere raportate din stațiile de triaj și tehnice de marfă sau călători;
 - b5)** avizărilor transmise de către IDM operatorului de circulație;
 - b6)** explicațiilor privind întârzierea trenurilor transmise de IDM operatorului de circulație.

(3) Activități de analiză și urmărire operativă a circulației trenurilor, gestionate de operatorul de la compartimentul Analiza circulației din cadrul regulatorului de circulație:

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

(4) Utilizatorii aplicației sunt operatorii de circulație de la nivelul Regulatorilor de Circulație.

Art. 8. - (1) 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, în timp real, 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. Aceste activități sunt organizate astfel:

- 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 plecare, 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 și eventualele condițiile 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 IRIS, IDM va introduce un text explicativ privitor la întârziere;
- 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 expediat 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.

Art. 9. - Deranjamentele sistemului IRIS se consemnează prin înscriere de către IDM în registrul de revizia liniilor și instalațiilor de siguranța circulației; IDM avizează deranjamentul sistemului IRIS către operatorul de circulație și personalul care întreține sistemul informatic.

Tabel 1

ORGANIZAREA FUNCȚIONALĂ
a activităților personalului care utilizează componente informatice din cadrul IRIS

UNITATEA	COMPONENTA IRIS	ACTIVITĂȚI	NIVELUL PERSONALULUI CARE UTILIZEAZĂ IRIS
Unități la nivel Central, Regional și Regulator	ATLAS	- Adaptarea programului de circulație, corespunzător fiecărui nivel	Șef Serviciu Circulație central CFR;
	CRONOS	- Modificări operative ale programului de circulație pe fiecare nivel <ul style="list-style-type: none"> ▪ -Dispoziții de circulație (emitere, urmărirea primirii și executării) ▪ -Încadrare întârzieri trenuri pe cauze și responsabili - Luarea în primire a avizărilor transmise din nivelul subordonat.	Dispecer trenuri de marfă central CFR; Dispecer trenuri de călători central CFR; Șef Tură RCR; Dispecer Circulație; Operator RCR; Șef RC; Șef Tură RC; Operator Șef RC; Operator de circulație; Operator programare RC.
	FOCUS	- Urmărirea în timp real a circulației trenurilor pentru luarea deciziilor operative de regularizare a circulației	Personal de conducere de la nivel central și regional Dispecer circulație și operator circulație de la RCR și RC de la nivel regional și regulator.
Unități/subunități la nivelul stațiilor de cale ferată și haltelor de mișcare	- Raportarea circulației trenurilor - CRONOS	-Raportarea circulației trenurilor conform programului de circulație zilnic -Explicarea întârzierilor trenurilor -Luarea în primire și raportarea executării dispozițiilor de circulație -Raportarea circulației trenurilor suplimentare, îndrumate eronat, trenuri de lucru și a trenurilor retrase în stație -Avizări către operatorul de circulație conform reglementărilor specifice și a dispozițiilor în vigoare precum și transmiterea altor informații legate de circulația trenurilor sau siguranța circulației	IDM sau după caz șef stație