

Principalele deosebiri între instrucția 100 (ed. 1997) și instrucția 005 (ed.2005)

- Ad.art.5 N – administratorul și gestionarii infrastructurii feroviare, OTF și operatori 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.
- Ad.art.6 (2)– N–personalul se consideră prezent la serviciu din momentul semnării condiții de prezență.
- Ad.art.7 (1) – N – în stațiile în care OTF nu au structură organizatorică proprie verificarea personalului care deservește trenul, atât la intrarea în serviciu cât și la îndrumarea trenului se face de către IDM.
(2) –N- 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.
- Ad.art. 8 (1) – N- 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 OTF 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)-N- 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.
- Ad.art.9 (1)–N–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 regulamente specifice în vigoare.
(12) - N - părăsirea locului până la sosirea schimbului
(14) - N - verificarea OTF la manevră
- Ad.art.10 (2) - N - mențiuni la predarea-primirea serviciului
(4) - N - citirea conținutului predării-primirii serviciului
(5) - N - în caz de suspendare temporară a activității se verifică starea de funcționare a instalațiilor SCB, TTR și IFTE.
- Ad.art.11 (2) - N - ce conține PTE-ul

- (3) - N - când se actualizează PTE-ul
- (4) - N - prevederi din PTE ce sunt obligatorii pentru : AI, OTF, Gestionari de Infrastructură Neinteroperabilă (GIN), Operatori de Manevră (OM) și operatori economici.
- (5) - N - însușirea sub semnătură a prevederilor din PTE.
- (7) – N- șeful stației este obligat să verifice prin sondaj dacă personalul din subordine și-a însușit și respectă prevederile din PTE, precum și dacă personalul OTF, OM și al operatorilor economici desfășoară activități de transport feroviare în stație conform prevederilor din PTE.
- (8) - N - modificări ale prevederilor din PTE
- Ad.art.14 (1)(a) - N , M - responsabil pentru asigurarea gabaritului de liberă trecere este șeful de district sau înlocuitorul acestuia în funcție de cel puțin picher sau după caz responsabil SC al operatorului economic care lucrează la linie.
- (1)(b) - N - responsabil cu gabaritul pe liniile stației, altele decât cele de încărcare-descărcare este personalul care efectuează manevra
- (1)(c) - N - responsabil cu gabaritul pe liniile de încărcare - descărcare din stații este personalul operatorului economic care a efectuat operația
- Ad.art.16 (3) - N - efectuarea serviciului la trecerile la nivel cu B și BAT
- (4) - N - modul de organizarea a activității la postul de barieră este conform Regulamentului de funcționare (RF) al postului de barieră anexă la PTE.
- (5) - C - obligațiile agentului postului de barieră
- Ad.art.17 (6) - N - circulația trenurilor neanunțate la postul de barieră când agentul este prezent la post și nu dă semnale de oprire
- (7) - N - cazurile în care mecanicul ia măsuri de oprire a trenului înaintea de trecerea la nivel și reluarea circulației
- (8) - N - circulația trenurilor avizate de lipsa agentului de la postul de barieră
- Ad.art.18 (2) - N - îngrijirea aparatelor de cale din stațiile CEM și CE
- (3) - N - reglementări de amănunt privind repartizarea aparatelor de cale personalului care asigură manipularea și îngrijirea acestora sunt în PTE.
- Ad.art.19 N – 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.
- Ad.art.20 (1)- N –verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale din incinta stațiilor dotate cu instalații CED sau CE
- (2) – N-verificarea stării de funcționare a aparatelor de cale îndepărtate de biroul de mișcare și acelor 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.
- Ad.art.23 (8)–N–IDM dispozitor înscrie în RRLISC rezultatul verificării proprii, precum și constatările raportate de către personalul din subordine privind lipsurile sau defecțiunile care periclitizează siguranța circulației, precum și dacă la manipularea aparatelor de cale și a instalațiilor se constată că nu se mai pot executa sau transmite comenzi

- Ad.art.26 (a) - C - controlul stării tehnice a aparatelor de cale din linie curentă și cele aflate pe liniile de primire - expediere din stații
- aparate de cale amplasate pe infrastructura privată
- frâne de cale și aparate de cale ale instalațiilor de automatizare a trierii
- Ad.art.27 (1) - N - cine și când verifică starea tehnică a liniilor, aparatelor de cale și instalațiilor de siguranță pe liniile LFI
- Ad.art.28 N - consemnarea constatărilor comisiei cu ocazia verificării LFI și termenele în RRLISC sau în PV, după caz
- Ad.art.29 N - răspunderea pentru remedierea defectelor constatate
- Ad.art.30 N - revizuirea macazurilor dintr-un parcurs sau care acoperă un parcurs
- Ad.art.32 (1) - N - obligațiile IDM în cazul defectării sau scoaterii din funcțiune a instalațiilor SCB,TC și IFTE.
(13) - N - predarea condiții portative de către IDM către personalul care execută lucrări se consemnează în RRLISC.
- Ad.art.33 (1)- N - scoaterea din funcțiune a blocului de linie automat de către personalul de întreținere SCB și modul de comunicare.
- Ad.art.38 (c) –C-nota de repartizare a frânelor de mână –numai pentru trenurile de marfă și mixte.
- Ad.art.39 *Se completează lista personalului care manipulează foaia de parcurs cu:*
(c)-C- revizorul tehnic de vagoane.
(f)-C- agentul postului de control.
- Ad.art.40 (1)- N-arătarea vagoanelor trenului se întocmește de către personalul autorizat care pregătește trenul, sau grupul de vagoane,în vederea expedierii.
(3)- N- odată cu întocmirea arătării vagoanelor trenului, personalul întocmitor trebuie să manipuleze schimbătoarele 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)- N - în arătarea vagoanelor trenului, personalul OTF 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 (anexa 5 din instrucție)
(5) - N - pentru vagoanele de călători menționate în formularul Nota de frâne cu indicația 50% în calculul masei frânate reale, se ia 50% din masa frânată înscrisă pe vagonul respectiv.
(6) - N - cine întocmește nota de frâne
(7) - N - personalul OTF completează formularul arătarea vagoanelor trenului calculează și certifică sub semnătură aceste date.
(8) - N - înainte de expedierea trenului IDM este obligat să verifice dacă datele înscrise în arătarea vagoanelor (tonaj și lungime, masă reală frânată automat, masa reală de menținere pe loc cu frâne de mână), sunt corespunzătoare cu cele prevăzute (necesare) și certifică prin semnătură

și ștampila postului pe fiecare exemplar al arătării după care completează Nota de repartizare a frânelor de mână - Anexa7

(9) - N - operațiile de la pct.8 se vor verifica în stația de compunere-formare a trenului, stațiile din parcurs cu oprire a trenului și în prima stație din parcurs ,chiar dacă trenul nu are prevăzută oprire.

(10) - N - în cazul în care IDM constată că trenul nu îndeplinește condițiile impuse,trenul nu va fi expedit și se avizează OTF și operatorul de circulație.

Ad.art.41 N - IDM completează Nota de repartizare a frânelor de mână înainte de expedierea trenului și o înmânează șefului de tren sau mecanicului locomotivei care remorcă trenul.

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

(2)-N - 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.

Ad.art.43 (2) - N- manevra se execută de OTF sau al altor operatorii economici autorizați în acest scop.

(3) - N-operațiile de manevră se execută de regulă,de către partidele de manevră sau de tren.

(4) - N - manevra se efectuează pe liniile stației cu partida de manevră aparținând OTF,având ca subunitate de domiciliu stația respectivă,se execută după un plan de manevră întocmit la solicitarea scrisă a OTF,de către IDM și transmisă verbal de acesta.

(5) - N - manevra care se efectuează pe liniile stației cu partide de manevră de secție,aparținând OTF, având ca subunitate de domiciliu altă stație sau cu partide de tren,se execută după un plan de manevră întocmit în scris, în două exemplare, de către IDM, la solicitarea scrisă a OTF - anexa 9

(6) - N - manevra pentru ducerea - aducerea garniturilor de călători în grupele 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.

(7)-N- precizări privind obligațiile referitoare la solicitarea de executare a manevrei, modul de organizare și repartizarea sarcinilor privind conducerea și executarea manevrei între personalul stației și cel al OTF sau de manevră feroviară se stabilesc în PTE.

(10)- N- conducătorul manevrei, IDM și după caz operatorul de manevră se informează reciproc dacă urmează să se manevreze cu vagoanele în curs de încărcare-descărcare, încărcare 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)- N- 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 stați nu există partidă de manevră aparținând OTF care asigură remorcarea trenului, manevra se poate executa numai de conducătorul manevrei - IDM sau șef stație - al doilea agent al trenului și mecanic.
- Ad.art.52 (2)- N- regulile stabilite pentru efectuarea manevrei vagoanelor cu locomotiva sunt obligatorii pentru orice vehicul feroviar cu motor care efectuează manevră pe liniile infrastructuri feroviare publice sau private.
- Ad.art.53 (2)-N- In cazurile prevăzute la al.(1) 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.
- Ad.art.55 (b)- N –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”, menționându-se că acestea au frânele automate și de mână izolate.
- Ad.art.60 (1)(g) - C - macarale feroviare
(3)(g) - C - grup de vagoane cu mai mult de 12 osii, dacă stația nu este înzestrată cu instalații de frână de cale.
- Ad.art.62 (1) - N - manevra în linie curentă se execută de OTF sau operatorul de manevră, cu personalul de specialitate propriu, în condițiile prevăzute în certificatul de siguranță sau în certificatul de operare pentru manevră, cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare.
- Ad.art.74 (2) - N - răspunderea pentru slăbirea frânelor de mână și/sau ridicarea saboților de mână, înainte de începerea manevrei revine personalului care efectuează manevra.
- Ad.art.75 (1) - M - răspunderea pentru operațiile care se execută înaintea de dezlegarea locomotivei de la tren ,asigurarea contra fugirii a garniturilor de la trenuri ce rămân fără locomotivă, cât și pentru ridicarea saboților de mână și slăbirea frânelor de mână după legarea locomotivei la garnitură, o are OTF respectiv șeful de tren sau mecanicul ajutor în lipsa acestuia.
(2)-N- în cazul trenurilor de lucru și al UAM care rămân pe liniile stației fără supraveghere,se procedează conform prevederilor de la alin.(1).
- Ad.art.79 (3)-N- 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.
- Ad.art.80 (2)(a)-N- trenul care se primește să fie frânat automat;

- (b)-N- viteza trenului peste aparatele 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.
- Ad.art.83 (2) -N - circulația automotoarelor, ramelor electrice diesel, UAM cu sau fără vagoane, precum și locomotivele izolate sunt considerate tot trenuri.
- Ad.art.84 (3)-M- trenurile trebuie compuse astfel încât tonajul și lungimea acestora să nu depășească valorile maxime prevăzute în mersurile întocmite pentru acestea.
- Ad.art.86 (2) - N - amplasarea, iluminarea și depozitarea discurilor roșii se fac de către personalul OTF care compune trenul și se stabilesc în PTE.
- Ad.art.87 N - prevederile 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.
- Ad.art.88 (1)(i)-C- încărcate cu containere care au ușile deschise;
(t)-C- vagoanele nedescărcate complet sau cu încărcătura pe o parte.
(2) - N - este interzisă introducerea în trenuri și menținerea în circulație a vehiculelor feroviare neînscrise în parcul OTF sau care nu au fost autorizate pentru circulație.
- Ad.art.89 (2) - M+C - se admite ca verificarea condițiilor tehnice ale vagoanelor la introducerea lor în trenuri, să se facă de către alt personal de specialitate al OTF, autorizat să efectueze probele de frână.
(3) - N- OTF 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 personalul propriu sau de către furnizori de servicii feroviare autorizați.
(4) - N - stabilirea stației intermediare din parcurs în care trenul trebuie oprit pentru efectuarea operațiunilor prevăzute la alin.(3) se stabilește de către administratorul infrastructurii feroviare la solicitarea OTF, prin mersul întocmit pe teren.
- Ad.art.90 (2)-M- condițiile stabilite de către revizorul tehnic de vagoane respectiv de către personalul tehnic de specialitate în avizul scris se aduc la cunoștință mecanicului, de către IDM, prin ordin de circulație.
(3)-M- 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.
- Ad.art.91 (1)-N- predarea-primirea vagoanelor se face conform reglementărilor specifice în vigoare.
(2) - N –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 OTF.
(3) – N- Lipsurile sau degradările la vagoane se notifică de către RTV, iar în stațiile fără RTV de către personalul OTF.
- Ad.art.93 (1) - N - OTF de călători poate solicita în cazuri bine justificate, oprirea unui tren în una din stațiile din parcurs, în care acesta nu are prevăzută oprire.
(2) - N - OTF va adresa solicitarea 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.
- Ad.art.94 (2)-N- 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.
- (4)-N- dacă trenul urmează să-și schimbe în parcurs sensul de mers, operație denumită în continuare rebrusment, personalul OTF trebuie să compună trenul astfel încât să fie respectate condițiile prevăzute la aliniatul (2), atât la îndrumarea din stația de compunere cât și la îndrumarea din stația în care se face rebrusmentul.
- (5)-N- în cazul trenurilor pentru care este prevăzută detașarea de grupe de vagoane în parcurs, personalul OTF 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)-N- 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.
- Ad.art.98 (3)-N- 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..
- Ad.art.101 (1)-N- personalul OTF sau al operatorului economic care efectuează operațiuni de transport feroviar, este obligat să compună trenurile conform reglementărilor specifice în vigoare.
- (2)-N- verificarea și răspunderea pentru aranjarea vehiculelor în tren și a compunerii trenurilor cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare, revine personalului OTF.
- Ad.art.103 (1)-N- legarea și dezlegarea locomotivei sau automotoarelor la și de la tren și frână, cât și între ele se face cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare, de către personalul OTF.
- Ad.art.106 (1)-N- legarea și dezlegarea vagoanelor între ele, în/din trenuri, se face de către agenții OTF.
- Ad.art.107 (2)-C- în cazul dezlegării locomotivei împingătoare legate la tren și frână, agentul OTF care efectuează această operație are obligația să pună cupla vagonului de semnal în cârligul de tracțiune, semiacuplările în suporti și să semnalizeze trenul.
- Ad.art.108 (1)-N- 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.

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

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

(4)-N- 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 în vigoare.

(5)-N- 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.

Ad.art.109 (2) Indrumarea trenurilor de marfă cu agent la urmă este obligatorie în următoarele cazuri:

(a) - ...

(b)-C- 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)-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; porțiuni de linie pe care nu sunt asigurate aceste condiții se stabilesc de conducerea structurii regionale a administratorului infrastructurii feroviare.

(3)-C- 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.

Ad.art.112 (1)(a)- C - repartizarea frânelor de mână necesare asigurării menținerii trenului pe loc se face de către mecanic, pentru mecanicul ajutor și alți agenți ai trenului dacă aceștia există.

(2) - N - asigurarea menținerii pe loc a trenului în linie curentă

Ad.art.116 (1)- N - semnalizarea trenurilor, funcționarea corectă a elementelor constructive, semnalizarea 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 OTF.

(2) - C - semnalizarea locomotivelor izolate și alte vehicule feroviare cu motor

(3) - N - răspunderea privind executarea corectă a semnalizării

Ad.art.117 (8) - N - în linie curentă pot funcționa și posturi ajutătoare de mișcare care deservesc joncțiuni ale liniilor operatorilor economici.

- Ad.art.120 (4)-M- 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.
- Ad.art.122 (1)(a)-C- rangul I-trenuri pentru care autoritatea de stat în transporturile feroviare dispune să circule în acest rang;
(d)-C- rangul IV - trenuri de persoane,trenuri mixte;
- Ad.art.125 (1)(d)-C- agentul punctului de secționare sau al postului ajutător de mișcare, pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, din ordinul operatorului de circulație.
- Ad.art.133 (d) - C- primirea trenurilor în stație cu ordin de circulație;
- Ad.art.147 (1)-C, M - 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)- C,M - 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)- C,M - 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 .
- Ad.art.148(3)- N- 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.....”.
- Ad.art152 - Pentru întâmpinarea trenurilor la intrare/ieșire/trecere acarii și revizorii de ace se postează astfel:
(h)-N- 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;
- CAP I SECTIUNEA a 8-a – art. 153-157 -N - Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație (fosta disp. 8/2000)
- Ad.art.161.(1)-M- 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)- M - 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. 166. M - 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 înmânat 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.

Ad.art.168 (1) - N - liniile pe care staționează vagoanele 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) - N - 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 înscriere condițiile de manevră în RRLISC de la stații.

Ad.art.171 (2)- C- 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)- C- 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)- C- 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)- C- 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.

Ad.art.172 N - 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.

- Ad.art.174(1)- M- 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.
- Ad.art.176 (2) - N - 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 stații se face pe bază de ordin de circulație
- Ad.art.177 (4) - N - în stații înzestrate cu instalații CED sau CE situate pe secții de circulație fără BLA, IDM se va convinge personal de gararea trenului
- Ad.art.186 (2) - C - avizul de plecare se completează, după caz cu următoarele mențiuni: cu transporturi negabaritice periculoase din categoria explozibililor, radioactive, pe linie falsă, pe linia din stânga a căii duble, cu locomotivă dublă, cu locomotivă împingătoare legată la tren și frână, cu locomotivă împingătoare nelegată la tren și frână, cu cheia postului de macazuri, referitoare la semnalizarea trenului.
- Ad.art.188 (2)(c) - M - 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 transmite reavizul de sosire stației vecine care a expedit trenul.
- Ad.art.189 N – 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 expediție;
 - (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.
- Ad.art.190 (2)-C- 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.

Ad.art.191 (2)-M- 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.

Ad.art.196 (3) - N - în cazul în care un operator de manevră feroviară sau OTF 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.

(4) - N - în cazul în care un OM feroviar sau OTF 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 înapoierea pe linia operatorului economic, pentru cererea și acordarea căii libere se utilizează formulele 1 și 10 cu adaptarea termenilor corespunzători la situația concretă.

Ad.art.204 (1)(c)-C- să se convingă că manevra a fost retrasă și oprită și să urmărească sau să ia parte efectiv la verificarea liniei.

(g)-C- să întâmpine trenul și să-l supravegheze prin defilare până la garare;

Ad.art.209 (3)-C- 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.....(denumire 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).”

(4) ***-,„circulați până la stația.....pe baza înțelegerii telefonice-cale liberă”;***

-,„circulați cu viteza 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 înmânat mecanicului primului tren,conform prevederilor 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”.

Ad.art.210 N- 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 se va face pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă.

CAP. I SECȚIUNEA a 17-a Conducerea centralizată a circulației trenurilor – N -

Ad.art.218 (5)- M- agentul punctului de secționare trebuie să fie IDM în cazul punctelor de secționare cu mai mult de două direcții de mers în cazul punctelor de secționare care delimitează secția de circulație cu conducerea centralizată, cu excepția stațiilor înfundate.

(6) - N - administratorul infrastructurii feroviare publice poate stabili și alte cazuri decât cele de la alineatul 5 în care agentul punctul de secționare trebuie să fie IDM.

Ad.art.221 (3) - N - în cazul în care punctul de secționare este deservit de către IDM, deranjamentele la instalațiile SC apărute în timpul serviciului se înscriu de acesta în RRLISC avizând personalul de întreținere și operatorul de circulație.

Ad.art.222 (4)- N - în cazul manipulării macazului de către partida de tren, după terminarea manevrei conducătorul manevrei este obligat să aducă macazurile în poziția normală și raporteze aceasta către agentul punctului de secționare care procedează conform alineatului 3.

Ad.art.226 (1) -N - intrarea trenului în punctele de secționare înzestrate cu semnale de intrare se face conform prevederilor din reglementările specifice.

Ad.art.228 - N - 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 va 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.

Ad.art.233 (4) - N - 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.

(5) - C - 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.

Ad.art.237 (3) - N - pe secțiile cu conducere centralizată este interzisă circulația trenurilor stabilite la art.108 alineatul 2, lit. a,b,c, dacă acestea nu sunt deservite de cel puțin 2 agenți.

Ad.art.238 (2) - N - 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 indicatori permanent de acoperire acesta va fi primit în punctul de secționare numai însoțit de agentul punctului de secționare respectiv, cu ordin de circulație.

Ad.art.243 -N- la îndrumarea mijloacelor de intervenție pe linie curentă închisă în ordinul de circulație se face precizarea ca la înapoiere în punctul de secționare prevăzut cu indicatori permanent de acoperire, acestea trebuie să oprească la punctul primului macaz, iar primirea în punctul de secționare se face numai pe baza semnalului înainte transmis de către agentul punctului de secționare respectiv.

- Ad.art.246 (2)- N - instrucțiunile de manipulare specifice fiecărei instalații dispecer se aprobă de administratorul infrastructurii feroviar
(3)-N - 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.
- Ad.art.247 (4) - N - primirea simultană a trenurilor din direcții opuse în stații de pe linii simple în cazul în care parcursul de primire a trenurilor și continuarea acestor parcursuri nu sunt separate prin linii de evitare sau prin linii care pot face această funcție este admisă numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții de la punctul a ... h.
(5) - N - prevederile de la alineatul 4 se aplică și în cadrul stațiilor de pe linie dublă, dacă parcursul de primire al unuia din trenuri este întretăiat de continuarea parcursului de primire al celuilalt tren.
- Ad.art.248 (3) - N - 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 condițiile litera a ... h.
(4) - N - prevederile de la alineatul 3 se aplică și în cadrul stațiilor de pe cale dublă dacă trenul care se expediază întretaie continuarea parcursului de primire al celuilalt tren.
- CAP I SECȚIUNEA a 21-a - Organizarea și monitorizarea circulației trenurilor prin sistemul informatic integrat IRIS pentru dirijarea traficului feroviar (art.256-262) –N-
- CAP. II SECȚIUNEA a 2-a - Suspendarea temporară a activității de mișcare pe unele secții de circulație –N-
- Ad.art.266 (2) - N - este interzisă suspendarea temporară a serviciului de mișcare în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE de pe secțiile de circulație cu linie simplă înzestrată cu BLA sau linie simplă înzestrată cu bloc de linie semiautomat.
- Ad.art.268 N - înainte de intrare 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.
- Ad.art.269 (1) - N - pe perioada suspendării temporare a serviciului de mișcare în stațiile cu treceri la nivel cu bariere mecanice se procedează conform punctelor a și b.
- Ad.art.270 N - administratorul infrastructurii feroviare publice comunică operatorilor economici OTF și de manevră feroviară interesați, stațiile (punctele de secționare) și perioada pentru care se suspendă temporar serviciul de mișcare.
- Ad.art.271 (2) –N- constatarea și înlăturarea neregulilor apărute la tren se fac de către mecanicul ajutor.
- Ad.art.275 (4) – N - 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 al stației.

(5) –N- 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.

Ad.art.278 (2) –C- 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.

Ad.art.280 (1) - N - 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.

(2) - N - după primirea comunicării, IDM dispozitor informează operatorul de circulație informează despre producerea evenimentului sau accidentului feroviar.

(3) - N - avizarea evenimentului sau accidentului feroviar și solicitarea mijloacelor de intervenție pentru înlăturarea urmărilor acestuia se fac conform reglementărilor în vigoare.

(4) - N - după înlăturarea urmărilor evenimentului sau accidentului feroviar și eliberarea liniei curente, deschiderea liniei curente se face conform prevederilor din prezentul regulament.

Ad.art.284 (7) - N - 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.

(9) - N - 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 operatorul de circulație, locomotivele de ajutor circulă în aceleași condiții.

Ad.art.285 (1)-N- automotoarele de serviciu și UAM pot fi puse în circulație conform cazurilor de la a...g.

Ad.art.286 (1)- C- UAM pot circula pe linia curentă,izolate sau cuplate.

(2) –C- 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.

(3) –C- în cazuri excepționale se poate atașa un singur UAM cu sau fără vagon, la urma trenurilor care circulă în rangul 7.

(4)- C- circulația UAM cu sau fără vagoane, pe linii înzestrate cu BLA se face conform prevederilor art.208, alin.(3) din prezentul regulament.

Ad.art.287 (3) – N- 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.

Ad.art.292 (4) – C- 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.

Ad.art.296 (2) –C - 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.

Ad.art.297 (1)(d)-N– pe secțiunile de circulație echipate cu bloc de linie semiautomat circulația trenurilor se face pe baza înțelegeri scrise între stații;

Ad.art.316 (2)-N – IDM care primește avizul/cererea, consemnează și confirmă primirea avizului/cererii prin semnătură pe ordinul de circulație aflat la mecanic.

CAP. II SECȚIUNEA a 9-a Închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune a liniei de contact pentru lucrări – M,C cf. RET și Instr. 317

Ad.art.320 M - închiderile liniei curente sau a liniilor din stație și/sau scoaterile de sub tensiune a liniei de contact pot fi planificate sau accidentale.

Ad.art.321 (1) (e)- N - 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.

(2) - N - 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) - N - 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.

Ad.art.322 (2) - N - în acest caz închiderea liniei curente se înscrie în RRLISC al uneia din stațiile care delimitează linia curentă de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației aparținând subunității de întreținere a căii.

(3) - N - scoaterea accidentală de sub tensiune a liniei de contact se înscrie în RRLISC după caz conform punctelor a și b.

(4) - N - 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) - N - ieșirile în linie curentă închisă din stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE se restricționează și se semnalizează conform reglementărilor specifice în vigoare.

Ad.art.323(f) - N - 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.

Ad.art.324 (3) - N - 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) - N - executarea lucrărilor cu cărucioare turn la linia de contact se face numai cu închiderea liniei.

Ad.art.328 (1) - N - introducerea sau modificarea restricțiilor de viteză se face prin telefonogramă transmisă din condica portativă și/sau prin înscrierile în RRLISC aflat la una din stațiile care delimitează porțiunea de linie slăbită de către șef district linii, șef district IFTE

Ad.art.336 (3) - N - 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

(4) - N - 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 unității de întreținerii a căii pentru stabilirea modalităților de reparare a liniei.

(5) - N - în cazul în care circulația trenurilor trebuie să se facă cu restricții 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 RRLIS

Ad.art.337 (4) - N - restricții 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 cele indicate pe teren poziției kilometrică diferită a porțiunii de linie cu restricție și alte asemenea - se aduc la cunoștință personalului de locomotivă prin ordin de circulație.

Ad.art.338 (4) - N - restricții de viteză de pe liniile stației altele decât liniile de primire-expediere, precum și de pe LFI pe care manevra este executată cu mijloace și personal aparținând operatorilor de manevră feroviară, OTF sau operatori economici nu se menționează în BAR.

(5) - N - în cazul locomotivelor de manevră din stațiile tehnice și/sau triaj ordinul de circulație pentru avizarea restricțiilor de viteză se poate U emite cu valabilitate pentru întreaga tură de serviciu a IDM.

Partea a IV-a Dispozitii finale - Eliberarea liniei curente sau a liniei directe dintr-o stație CFR art.339 – 343 – N-

Ad.art.339. N- 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.

Ad.art.340. N - 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).

Ad.art.341. N - 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.

Ad.art.342(1)- N- 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)- N- 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.

- Ad.art.343 (1)- N- 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)- N- 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 siguranță circulației.

N - Nou

C -Completare

M - Modificare