

## Ordinul 1684 din 21 noiembrie 2012 (Ordinul 1684/2012)

### Ordin pentru conducerea si deservirea trenurilor directe de marfa in sistem simplificat

In temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) lit. k) pct. (ii) din anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare si functionare al Autoritatii de Siguranta Feroviara Romana - ASFR" la anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare si functionare al Autoritatii Feroviare Romane - AFER", aprobat prin Hotararea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea si functionarea Autoritatii Feroviare Romane - AFER, cu modificarile si completarile ulterioare, ale art. 4 alin. (1) pct. 1 si 12 si ale art. 5 alin. (4) din Hotararea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea si functionarea Ministerului Transporturilor si Infrastructurii, cu modificarile si completarile ulterioare,

ministrul transporturilor si infrastructurii emite urmatorul ordin:

#### **Art. 1. -**

(1) Prin prezentul ordin se stabilesc cerintele tehnice, organizatorice si de personal cu caracter nediscriminatoriu pentru toti operatorii de transport feroviar de marfa care pun in circulatie trenuri directe de marfa in sistem simplificat, fara a se utiliza in deservirea trenului mecanic ajutor de locomotiva.

(2) Prevederile prezentului ordin nu se aplica operatorilor de transport feroviar care stabilesc sa utilizeze in conducerea si deservirea trenurilor directe de marfa echipe complete, formate din mecanic si mecanic ajutor de locomotiva.

#### **Art. 2. -**

Prin tren direct de marfa, in intelesul prezentului ordin, se intelege trenul de marfa care, conform livretului cu mersul trenurilor, circula fara prelucrari in statiile CFR din parcurs, respectiv pentru care nu sunt prevazute operatiuni de manevra sau atasari/detasari de vagoane.

### **Art. 3. -**

(1) In functie de numarul de locomotive care asigura remorcarea trenului, conducerea si deservirea trenurilor directe de marfa in sistem simplificat se efectueaza astfel:

a) in simpla tractiune - conducerea si deservirea locomotivei sunt realizate de mecanicul de locomotiva autorizat pentru conducerea trenurilor de marfa in sistem simplificat, trenul fiind deservit de cel putin un al doilea agent autorizat in functia de sef de tren, cat si pentru manipularea instalatiilor cu care sunt echipate locomotivele pentru mentinerea pe loc a acestora la manevra si/sau in circulatia trenurilor in cazul conducerii simplificate, agent care va fi prezent in cabina de conducere a locomotivei;

b) in multipla tractiune - conducerea si deservirea locomotivei din capul trenului sunt realizate de catre un mecanic de locomotiva autorizat pentru conducerea trenurilor de marfa in sistem simplificat, trenul fiind deservit de cel putin un al doilea agent autorizat in functia de sef de tren, cat si pentru manipularea instalatiilor cu care sunt echipate locomotivele pentru mentinerea pe loc a acestora la manevra si/sau in circulatia trenurilor in cazul conducerii simplificate, agent care va fi prezent in cabina de conducere a locomotivei. Celelalte locomotive active din tren (multipla, intercalata, impingatoare) sunt conduse si deservite de mecanic de locomotiva autorizat pentru conducerea trenurilor de marfa in sistem simplificat.

(2) In cazul remorcarii trenurilor directe de marfa cu doua sau 3 locomotive cu comanda multipla prin cablu, care constituie o singura unitate de tractiune a trenului, conducerea si deservirea trenului se fac similar cazului pentru simpla tractiune prevazut la alin. (1) lit. a).

### **Art. 4. -**

Operatorii de transport feroviar de marfa vor intocmi proceduri proprii prin care se stabilesc, in functie de caracteristicile sectiilor de circulatie si necesitatea de mentinere pe loc a trenului cu frane de mana, urmatoarele:

a) numarul si functia agentilor care deservesc trenul direct de marfa in sistem simplificat;

b) atributiile agentilor in timpul circulatiei trenului si in stationare, avand in vedere si cazurile speciale prevazute in reglementarile specifice in vigoare - opriri neprevazute in linie curenta, accidente feroviare si/sau incidente, cazuri de forta majora, pierderea capacitatii de conducere a trenului de catre mecanicul de locomotiva, situatia in care seful de tren devine inapt pentru serviciu in timpul parcursului;

c) alte conditii proprii de natura comerciala - transporturi exceptionale (negabaritice sau cu tonaj depasit), transportul marfurilor periculoase, alte situatii similare acestora.

#### **Art. 5. -**

Operatorul de transport feroviar ce detine locomotivele prevazute din constructie cu comanda multipla prin cablu elaboreaza Reglementari de exploatare pentru aceste vehicule feroviare, ce vor contine in principal:

a) modul de aranjare a vehiculelor feroviare motoare in cadrul unitatii de tractiune a trenului;

b) particularitatile corespunzatoare tipurilor de echipamente si/sau instalatii specifice care compun sistemul de protectie automata a trenului, precum si modul de lucru pentru continuarea circulatiei trenurilor directe de marfa in sistem simplificat in cazul producerii unei defectiuni/deconectari;

c) principiile si modul de determinare a unei rezerve la calculul tonajului trenului, astfel incat sa se asigure remorcarea si franarea trenului in conditiile impuse prin livretele cu mersul trenurilor de marfa, in cazul defectarii/deconectarii unui vehicul feroviar motor in actiune din compunerea unitatii de tractiune a trenului, in functie de configuratia stabilita;

d) circulatia cu pantograful ridicat in zona neutra a liniei de contact, precum si alte cazuri speciale prevazute in reglementarile specifice in vigoare.

#### **Art. 6. -**

Numarul de vehicule feroviare motoare active sau inactive din capul trenului, conduse si deservite in sistem simplificat, se stabileste conform Regulamentului de remorcare si franare nr. 006, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, constructiilor si turismului nr. 1.815/2005, cu modificarile si completarile ulterioare.

#### **Art. 7. -**

Conditii suplimentare fata de reglementarile specifice in vigoare pentru remorcarea trenurilor directe de marfa in sistem simplificat sunt urmatoarele:

a) de natura tehnica: infrastructura feroviara aferenta sectiilor de circulatie, precum si locomotivele active din tren care asigura tractiunea trenului trebuie sa fie dotate cu un sistem de protectie automata a trenului in stare de functiune;

b) de natura organizatorica si de personal: procedurile proprii prevazute la art. 4 trebuie sa faca obiectul sistemului de management al sigurantei certificat de Autoritatea de Siguranta Feroviara Romana - ASFR din cadrul Autoritatii Feroviare Romane - AFER, iar personalul operatorului de transport feroviar care conduce si deserveste trenul trebuie sa fie instruit si verificat in legatura cu cunoasterea acestora.

**Art. 8. -**

(1) Echipamentele si/sau instalatiile specifice infrastructurii feroviare si locomotivelor care compun sistemul de protectie automata a trenului, precum si modul de lucru pentru continuarea circulatiei trenurilor directe de marfa in sistem simplificat, in cazul constatarii unei defectiuni la unul sau mai multe elemente ale acestui sistem, sunt prevazute in anexa care face parte integranta din prezentul ordin.

(2) Compania Nationala de Cai Ferate "C.F.R." - S.A. si gestionarii de infrastructura feroviara neinteroperabila stabilesc si comunica Autoritatii de Siguranta Feroviara Romana - ASFR si operatorilor de transport feroviar de marfa care detin contract de acces pe infrastructura feroviara sectiile de circulatie a caror dotare tehnica coroborata cu echipamentul de bord al locomotivelor asigura functionalitatea sistemului de protectie automata a trenului. Schimbarile majore aparute la echipamentul din cale care asigura functionalitatea sistemului de protectie automata a trenului vor fi notificate Autoritatii de Siguranta Feroviara Romana - ASFR din cadrul Autoritatii Feroviare Romane - AFER si operatorilor de transport feroviar de marfa care detin contract de acces pe infrastructura feroviara.

**Art. 9. -**

Autoritatea de Siguranta Feroviara Romana - ASFR din cadrul Autoritatii Feroviare Romane - AFER, Compania Nationala de Cai Ferate "C.F.R." - S.A., gestionarii de infrastructura feroviara neinteroperabila si operatorii de transport feroviar de marfa vor duce la indeplinire prevederile prezentului ordin.

**Art. 10. -**

Prezentul ordin se publica in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, si intra in vigoare in termen de 60 de zile de la data publicarii.

p.

Ministrul transporturilor si infrastructurii,  
Septimiu Buzasu  
secretar de stat

Bucuresti, 21 noiembrie 2012.

Nr. 1.684

# ANEXA

## **ECHIPAMENTELE SI/SAU INSTALATIILE specifice infrastructurii feroviare si locomotivelor care compun sistemul de protectie automata a trenului, precum si modul de lucru pentru continuarea circulatiei trenurilor directe de marfa in sistem simplificat in cazul constatarii unei defectiuni la unul sau mai multe elemente ale sistemului de protectie automata a trenului**

### **Art. 1. -**

Echipamentele si/sau instalatiile specifice infrastructurii si locomotivelor, care compun sistemul de protectie automata a trenului (ATP) sunt:

a) pentru locomotive:

-dispozitiv de siguranta si vigilenta in stare de functionare (DSV, SIFA sau altele similare acestora);

-instalatie de control discontinuu (punctual) al vitezei trenului in stare de functionare, compatibila cu echipamentul din cale - INDUSI, PZB sau altele similare acestora;

b) pentru infrastructura feroviara:

-instalatie de control al vitezei trenului la semnale - inductor pentru instalatia autostop (echipamentul din cale), in stare de functionare - pe sectiile de circulatie dotate sau nu cu sistem de bloc de linie automat;

-instalatie de control discontinuu (punctual) al vitezei trenului - INDUSI - in stare de functionare.

### **Art. 2. -**

In cazul defectarii pe parcurs a instalatiilor de siguranta si vigilenta si/sau control punctual al vitezei de pe locomotive, se procedeaza astfel:

a) atunci cand se defecteaza dispozitivul de siguranta si vigilenta, dupa oprirea trenului, mecanicul de locomotiva izoleaza acest dispozitiv, dupa care il avizeaza prin statia de radiotelefon pe IDM din prima statie din parcurs si continua mersul cu viteza stabilita pana la statia de destinatie;

b) atunci cand se defecteaza instalatia de control punctual al vitezei, mecanicul de locomotiva izoleaza aceasta instalatie, dupa care continua mersul cu viteza stabilita, dar nu mai mare de 60 km/h, pana la prima statie unde opreste chiar daca nu are prevazuta oprire; mecanicul il avizeaza prin radiotelefon pe IDM in legatura cu defectiunea, intocmeste nota de avizare pe care o inmaneaza acestuia si continua mersul pana la statia de destinatie, cu viteza stabilita, dar nu mai mare de 60 km/h, daca nu se stabileste altfel de catre IDM prin ordin de circulatie;

c) la defectarea atat a instalatiei de control punctual al vitezei, cat si a dispozitivului de siguranta si vigilenta, mecanicul le izoleaza, continua mersul cu viteza stabilita, dar nu mai mare de 60 km/h, pana la prima statie din parcurs, unde opreste trenul chiar daca acesta nu are prevazuta oprire, il avizeaza pe IDM si solicita locomotiva de ajutor.

### **Art. 3. -**

In cazul opririi neprevazute a trenului direct de marfa in sistem simplificat in linie curenta, se procedeaza conform reglementarilor specifice in vigoare, cu urmatoarele precizari:

a) mecanicul de locomotiva comunica sefului de tren cauza opririi trenului, precum si masurile ce se impun, iar daca este necesara mentinerea pe loc a trenului, seful de tren strange franele de mana, conform mentiunilor din "nota de repartizare a franelor de mana"; atunci cand seful de tren nu poate remedia defectiunile existente la vehiculele din tren, mecanicului ii este interzis sa paraseasca locomotiva si solicita mijloace de ajutor;

b) dupa oprirea neprevazuta a trenului datorita pierderii capacitatii mecanicului de locomotiva de a conduce, seful de tren ia toate masurile ce se impun, conform prevederilor din Regulamentul pentru circulatia trenurilor si manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, constructiilor si turismului nr. 1.816/2005, cu modificarile si completarile ulterioare, si procedurilor proprii elaborate conform art. 4 din prezentul ordin, inclusiv acordarea primului ajutor pentru mecanic, daca este cazul; seful de tren, care tine permanent sub observatie locomotiva, ia legatura cu statia CFR cea mai apropiata, folosind toate mijloacele posibile, solicitand ajutor, locomotiva sau mecanic de schimb;

c) pe linie dubla, pentru cazul prevazut la lit. b), cand nu se poate lua legatura cu statia CFR cea mai apropiata, seful de tren da semnale de oprire a primului tren care circula pe linia alaturata si transmite prin mecanicul acestuia la statia vecina datele necesare.

### **Art. 4. -**

Pentru unitatile de tractiune a trenului alcatuite din mai multe vehicule feroviare motoare cu comanda multipla prin cablu, particularitatile echipamentelor si/sau instalatiilor specifice care compun sistemul de protectie automata a trenului, precum si modul de lucru pentru continuarea circulatiei trenurilor directe de marfa in sistem simplificat in cazul constatarii unei defectiuni/deconectari sunt prevazute in reglementarile de exploatare elaborate conform prevederilor art. 5 din ordin.

*Publicat in **Monitorul Oficial 818 din 5 decembrie 2012 (M. Of. 818/2012)***