

MINISTERUL CAILOR FERATE
INSTRUCTIA NR. 202
INSTRUCTIA
PENTRU EXPLOATAREA LOCOMOTIVELOR SI AUTOMOTOARELOR
DUPA TURNUSUL GRAFIC
EDITIA 1956
INSTRUCTIA
PENTRU EXPLOATAREA LOCOMOTIVELOR SI AUTOMOTOARELOR
DUPA
TURNUSUL GRAFIC

ART.1 Definitia si scopul exploatarii locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic

Turnusul grafic este programul de lucru al locomotivelor si automotoarelor si al echipelor de locomotiva sau automotoare, intocmit pe un anumit interval de timp pentru efectuarea programului stabilit de circulatie.

Turnusul grafic este baza programului de lucru al Grupei T si al depourilor respective, deoarece reprezinta in afara programului de lucru al locomotivelor si automotoarelor si al echipelor de locomotiva sau automotoare si programul de lucru al atelierului depoului, al echipelor si instalatiilor de pregatire, echipare si spalare a locomotivelor (schimb de ulei la automotoare), precum si programul de lucru al restului de personal al ramurii tractiunii care este in legatura cu exploatarea.

Un turnus grafic bine intocmit permite utilizarea cea mai buna si exploatarea cea mai economica a locomotivelor si automotoarelor.

Prin aplicarea turnusului grafic se rationalizeaza exploatarea parcului de locomotive si automotoare si se ajunge la o utilizare rationala a personalului de locomotiva si automotor.

ART. 2. Exploatarea locomotivelor si automotoarelor dupa diferite sisteme de turnuse grafice

Locomotivele si automotoarele pot fi exploatate dupa turnuse grafice: obisnuite, in bucla, inelare sau nominale.

Caracteristicile din punct de vedere economic a fiecarui sistem din aceste turnuse sunt:

a) Turnusul grafic obisnuit

Exploatarea locomotivelor si automotoarelor dupa sistemul turnusului grafic obisnuit nu este economica, deoarece dupa fiecare sosire cu trenul in statia de domiciliu a depoului, locomotiva sau automotorul intra in depou pentru echipare si asteptare in vederea indrumarii cu alt tren, fie pe aceeaasi sectie de remorcare de pe care a sosit, fie pe alta sectie.

b) Turnusul grafic in bucla

Exploatarea locomotivelor si automotoarelor dupa acest sistem de turnus grafic este cu mult mai economica fata de turnusul grafic obisnuit, deoarece locomotiva sau automotorul iese din depoul de domiciliu, parcurge o sectie de remorcare iar inapoiere tranziteaza prin statia depoului de domiciliu, pe alta sectie de remorcare si numai la inapoierea de pe aceasta sectie intra in depoul de domiciliu pentru echipare si pregatire. Prin acest sistem se elimina deci timpul necesar unei echipari si de asteptare in depoul de domiciliu in vederea indrumarii cu alt tren.

c) Turnusul grafic inelar

Acest sistem de turnus grafic este cel mai economic pentru exploatarea locomotivelor si automotoarelor, deoarece locomotiva sau automotorul nu intra in depoul de domiciliu decat pentru reparatii cu ocazia spalarii (schibului de ulei) sau a reviziilor. Astfel ca locomotiva sau automotorul parcurge doua sectii de remorcare, tranzitind prin statia de domiciliu a depoului respectiv, eliminandu-se complet timpul de echipare si asteptare in vederea indrumarii cu alt tren, pe toata perioada de timp cit locomotiva sau automotorul realizeaza norma de km intre doua spalari (schimburi de ulei) sau revizii periodice(revizii intermediare).

d) Turnusul grafic nominal

Acest sistem de turnus grafic este de asemenea economic, deoarece locomotiva sau automotorul remorca aceeasi pereche de trenuri tot timpul si pot fi deservite de echipe triple pe sectii lungi, cu schimbul echipelor la statia de domiciliu a depoului de origine si la punctele de intoarcere a locomotivelor sau automotorului, fara a mai fi nevoie ca sa se astepte odihna echipelor. Deci, prin acest sistem de turnus se sporeste gradul de utilizare a locomotivelor si automotoarelor.

Se recomanda deci ca exploatarea locomotivelor sau automotoarelor sa se faca pe o scara cit mai larga dupa sistemul turnuselor grafice nominale, inelare si in bucla, care duc la o exploatare cit mai economica a locomotivelor si automotoarelor.

ART. 3. Indatoririle Serviciilor T regionale la trasarea graficelor de circulatie.

De fiecare data, la trasarea trenurilor in graficul de circulatie, care se face de doua ori pe an, Serviciile T regionale vor trimite delegati competenti la MCF, care vor lua parte activa la trasarea trenurilor in grafic, cautind a obtine imperecheri de trenuri cit mai bune la capetele sectiilor de remorcare, pentru ca stationarea locomotivelor sau automotoarelor sa fie minima, adica strict necesara pentru pregatire si echipare in cazul cind nu este necesara si odihna echipelor.

ART.4. Obligatiile Grupelor M T si ale depourilor la intocmirea turnuselor grafice.

La inceputul fiecarei decade, Grupele M T vor face propuneri Serviciilor M T regionale ca in programul decadei respective sa fie incluse nominal trenurile de marfa care ofera cea mai buna imperechere, astfel ca atat vagoanele cit si

locomotivele sa aiba o utilizare cit mai rationala, tinindu-se cont de modul de deservire a locomotivelor cu echipe duble sau triple.

Dupa primirea programului de circulatie aprobat de Serviciile M T regionale, Grupa T si depourile respective vor fixa nominal locomotivele pentru trenurile de calatori si marfa care vor remorca aceste trenuri, procedind la intocmirea turnuselor grafice si a programelor de lucru.

Depourile cu resedinta la sediul grupelor vor intocmi turnusele grafice si programele de lucru la sediul Grupei T, de comun acord cu seful grupei sau sefului de grupa adjunct. Pentru depourile care nu sunt in aceeasi localitate cu Grupa T, aceasta va transmite telefonic programul de lucru aprobat, precum si imperecherile locomotivelor sau automotoarelor la capetele de sectie, urmind ca dupa intocmirea lor, depourile sa le trimita la Grupa T pentru verificare si aprobare. La intocmirera turnuselor grafice si a programelor de lucru trebuie sa ia parte in mod obligatoriu seful de depou adjunct cu circulatie sau seful de depou.

Turnusele grafice pentru trenurile de calatori se vor intocmi pentru o perioada mai lunga si cel mult pentru perioada dintre schimbarile mersului trenurilor de calatori. In cazul in care se fac modofocari sau sulimentari in grafic, turnusele se vor reface.

Turnusele grafice pentru locomotivele trenurilor de marfa se intocmesc la fiecare decada, numai atunci cind programul de circulatie sufera modofocari ca numar de tren sau cantitativ; astfel, turnusele grafice ramin valabile pe toata perioada cit prigramul de circulatie nu sufera modofocari.

Dupa verificare si aprobare de catre Grupa T, aceasta inainteaza turnusele grafice la Serviciile T regionale cel mai tirziu in prima zi a decadei respective.

ART. 5. Obligatiile Serviciilor M si T regionale in legatura cu intocmirea turnuselor grafice.

Serviciile M si T regionale, la primirea programelor Grupelor M si T pentru programele decadice de circulatie ale trenurilor de marfa, vor analiza dacatrenurile propuse ofera imperecheri bune ale locomotivelor la cap de sectie de remorcare in scopul realizarii parcursului mediu zilnic planificat si al imbunatatirii rulajului vagonului.

Dupa verificare si aprobare, Serviciile M T regionale vor transmite Grupelor M T si depourilor respective intregul program de circulatie al trenurilor de marfa, indicindu-se si imperecherile locomotivelor cu 48 de ore inainte de inceperea decadei, pe baza carora Grupele T, in colaborare cu depourile, intocmesc turnusele grafice.

Dupa primirea turnuselor grafice de la Grupa T, Serviciile T regionale vor verifica daca acestea asigura realizarea parcursului mediu planificat si daca serviciul continuu al echipelor de locomotiva, reglementat de „Instructia pentru utilizarea echipelor de locomotiva si automotor”, este respectat.

In cazul cind turnusele indeplinesc conditiile aratate mai sus, acestea se vor prezenta directorului regional adjunct cu resortul tractiunii, pentru verificare si aprobare definitiva.

Lunar, un exemplar din turnusele grafice ale trenurilor de marfa dupa aprobare de directorul regional adjunct, cel mai tirziu la data de 5 ale lunii, va fi prezentat la Directia generala a tractiunii si vagoanelor – Serviciul exploatarei locomotivelor si automotoarelor – de catre delegatul Serviciului T regional insarcinat cu circulatia, unde se va analiza in comun si se va hotari asupra masurilor de luat in vederea imbunatatirii lor.

Pentru trenurile de calatori, turnusele se vor intocmi si inainta si Directiei generale a tractiunii si vagoanelor, numai la schimbarea mersului de vara si de iarna si ori de cite ori programul de circulatie sau remorcarea acestor trenuri sufera modificari.

ART. 6. Datele necesare pentru intocmirea turnusului grafic.

Pentru intocmirea turnusului grafic trebuie in prealabil cunoscute urmatoarele date:

- a) programul nominal de circulatie;
- b) sectiile de remorcare ale depourilor pentru trenurile de calatori si marfa;
- c) seriile de locomotive care vor fi utilizate la fiecare turnus (calatori, marfa, coletarie, zapada)
- d) felul trenurilor (de calatori, marfa sau mixte);
- e) mersul trenurilor care sunt cuprinse in turnusul grafic;
- f) timpul necesar pentru echiparea si pregatirea locomotivelor si automotoarelor, atit in depoul de domiciliu, cit si in depoul terminus (durata procesului tehnologic de echipare si pregatire);
- g) durata stationarii in capul trenului la plecare si la sosire, atit in statia depoului de domiciliu cit si in statia terminus, conform normei stabilite;
- h) durata serviciului maxim si odihnei minime a echipelor de locomotiva si automotor, conform ordinelor in vigoare;
- i) parcursul mediu zilnic in km al locomotivelor si automotoarelor din parcul activ, conform normei de plan data de Serviciul T regional;
- j) parcursul intre spalari in km si durataspalarii locomotivelor din turnus (parcursul intre schimbul de ulei la automotoare), conform normelor in fixate;
- k) modul de deservire a locomotivelor si automotoarelor cu echipe (simple, duble sau triple).

ART. 7. Imperecherile trenurilor.

Cunoscindu-se toate datele aratate la art. 6 se trece la imperecherile trenurilor, care se vor stabili in asa fel, ca durata sationarii locomotivelor sau automotoarelor, atit in depoul si statia de domiciliu, cit si in depoul si in statia terminus, sa fie

minima, dar sa nu fie mai mica decit durata totala a stationarilor normate, si anume:

- a) in statia depoului de domiciliu sau terminus, in capul trenului la plecare si sosire;
- b) la depoul propriu sau terminus, pentru echiparea si pregatirea locomotivelor sau automotoarelor;
- c) in depoul propriu sau terminus, pentru odihna personalului, daca este nevoie.

Se intocmeste tabela de la anexa 1, atat pentru statia depoului de domiciliu, cit si pentru statia terminus. Competarea tabelii se face in ordinea si in modul urmator:

In coloana 1 se trec trenurile, in ordinea sosirii, incepind cu ora zero, in statia depoului de domiciliu si in statiile depourilor terminus.

In coloana 2 se trec orele de plecare a trenurilor din statia cap de sectie

In coloana 4 se trec orele de sosire a trenurilor in statia depoului de domiciliu sau terminus unde se stabilesc imperecherile.

In coloana 3 se trece durata de parcurs, adica timpul care s-a scurs de la ora din coloana 2 pana la ora din coloana 4.

In coloana 5 se traseaza imperecherile.

In coloana 6 se trec orele de plecare a trenurilor din statia de domiciliu sau terminus, in ordinea plecarii incepind cu ora zero.

In coloana 7 se trece durata totala a stationarii locomotivelor sau automotoarelor in depoul si statia de domiciliu, precum si in depourile si statiile terminus, adica timpul care s-a scurs de la ora sosirii locomotivei cu trenul (col.4) pana la ora plecarii trenului corespunzator rezultat din imperechere (col. 6).

In coloana 8 se trec nominal trenurile in ordinea plecarii, incepind cu ora zero.

Coloanele se completeaza in ordinea urmatoare:

Coloana 1 si 4 se completeaza odata, trecindu-se trenurile in ordinea sosirii lor in statia de domiciliu sau terminus, incepind cu ora zero.

Dupa aceasta se completeaza coloana 2. Dupa completarea coloanei 2, se completeaza coloana 3.

Coloanele 6 si 8 se completeaza odata, trecindu-se trenurile, in ordinea plecarii lor din statia de domiciliu sau terminus, incepind cu ora zero.

Dupa completarea coloanelor 1, 2, 3, 4, 6, 8 se trece la imperecherea trenurilor, care la inceput se face in mod provizoriu si anume se va proceda astfel:

Se calculeaza timpul minim de stationare a locomotivelor sau automotoarelor in depou si statia de domiciliu si depourile si statiile terminus, facind suma timpilor de stationare in capul trenului la sosire si plecare, cu durata de echipare si pregatire in depou si cu odihna personalului de locomotiva, daca este cazul.

Odihna se va acorda personalului in toate cazurile in care se constata ca serviciul total in continuare fara odihna la cap de sectie, adica de la iesirea de la cabina de

control a depoului si pana la intoarcerea in depou la aceeasi cabina, depaseste serviciul de 12 ore la tren de calatori si de 14 ore la tren de marfa, acesta in cazul cind nu este posibila schimbarea echipelor la punctul de intoarcere.

In asemenea cazuri, la punctele de intoarcere unde este necesar a se acorda odihna, se va prevedea jumătate din timpul servit pe locomotiva, adica $\frac{1}{2}$ din timpul prestat de la cabina de iesire a depoului de domiciliu pana la sosirea la cabina de control a depoului de intoarcere.

Imperecherile trebuie astfel facute ca timpul minim de stationare sa fie asigurat, adica timpul trecut de la ora din coloana 4 pana la ora din coloana 6 trebuie sa fie egal sau mai mare decit stationarea normala a locomotivei la capul sectiei de remorcare, asa cum s-a aratat mai sus. La inceput se imperecheaza numai doua trenuri a caror stationare indeplineste conditia ca timpul minim de stationare sa fie asigurat.

Trenurile imperecheate se leaga intre ele cu o linie dreapta (cu creionul).

Imperecherea celorlalte trenuri rezulta prin trasarea de linii paralele asa cum se vede in coloana 5 a tablei din anexa 1. La inceput nu se traseaza decit usor cu creionul imperecherea a doua trenuri, iar restul imperecherii nu se traseaza, pana ce nu se verifica daca stationarile care rezulta din imperechere si care se trec tot provizoriu in col.7 asigura stationarea minima, asa cum s-a aratat mai sus.

De observat este ca Serviciile M si T regionale trebuie sa aleaga trenurile in asa fel ca timpul de stationare din col. 7 sa fie cit mai mic pentru un program de circulatie dat.

Daca cu ocazia imperecherii se constata ca durata de stationare este mai mica decit timpul minim de stationare, atunci imperecherea trebuie sa fie schimbata pentru toate locomotivele cu cite un tren mai tirziu.

Deoarece prin acest procedeu se mareste perioada de reutilizare a locomotivelor, deci se introduc locomotive in plus, pentru efectuarea aceluiasi program de circulatie, in asemenea cazuri, trebuie gasite toate posibilitatile de mentinere a turnusului strins, prin micșorarea duratei stationarilor in capul trenului (la timpul strict necesar efectuării operatiilor tehnice ale trenurilor), la modificarea tresei unuia din trenuri, in special a celor locale de marfa, sau chiar inlocuirea cu un alt tren din grafic.

Dupa ce s-a ajuns la imperecheri definitive se traseaza aceste imperecheri in col. 5 si se completeaza in col. 7 stationarile rezultate din imperechere la capetele sectiilor de remorcare.

Dupa completarea tuturor coloanelor tablei, se calculeaza durata totala a serviciului prestat de toate locomotivele, facind suma timpilor din coloanele 3 si 7. Acest timp reprezinta timpul necesar pentru ca o locomotiva sa faca toate trenurile din turnus.

Daca turnusul grafic este bine facut si calculul datelor dupa completarea rubricilor s-a facut exact, suma rezultata trebuie sa fie un multiplu de 24.

Impartind suma totala din col. 3 si 7 cu 24, se obtine numarul de locomotive din parcul activ necesar pentru efectuarea tuturor trenurilor din turnus.

ART.8. Variantele programelor de circulatie a trenurilor de marfa.

Circulatia locomotivelor dupa turnusul grafic se poate efectua numai atunci cind exista un program nominal de circulatie fix.

Pentru trenurile de calatori, aceasta nu prezinta nici o dificultate deoarece schimbarea programului de circulatie a trenurilor de calatori, in general se face numai de doua ori pe an, cu mici varietati in timpul anului (trenuri sezoniere, etc.).

La trenurile de marfa inasa, unde programul de circulatie sufera dese modificari, se pune problema gasirii unui interval de timp in care programul de circulatie sa nu varieze. Din experienta s-a constatat ca intervalul de timp care corespunde cel mai bine scopului urmarit este cel decadic.

La trenurile de marfa deci, programul de circulatie si aplicarea turnusului grafic pentru acest program, se face decadic.

Pentru a se evita inasa la fiecare variatie de program fixarea nominala a programului de circulatie, se fixeaza o singura data mai multe ipoteze (obligatoriu la schimbarea mersului) care sa difere fata de programul normal obisnuit, pe o sectie oarecare de circulatie, cu unul sau doua trenuri in plus sau minus, si anume: se fac in total trei ipoteze pentru sectiile de circulatie, unde variatiile de program sunt de numai 1-2 perechi de trenuri in plus sau minus fata de programul obisnuit.

In ipoteza I-a se cuprinde un numar minim de trenuri de marfa din graficul de circulatie care vor circula pe sectia respectiva.

In ipoteza a II-a se cuprinde numarul de trenuri din ipoteza I-a sporit cu 2-3 perechi de trenuri.

In ipoteza a III-a se cuprind toate trenurile din graficul de circulatie de pe sectia respectiva.

Pentru fiecare ipoteza se fixeaza turnusul grafic corespunzator, iar in caz ca se iveste necesitatea ca programul sa fie modificat se specifica ipoteza care se va aplica cu incepere de la data modificarii programului.

Stabilirea nominala a trenurilor de marfa corespunzatoare ipotezelor se va face astfel ca imperecherea trenurilor sa fie cea mai avantajoasa.

ART. 9. Trasarea turnusului grafic.

Cu datele obtinute din tabela de imperecheri se procedeaza la intocmirea turnusului grafic.

Turnusul grafic se va trasa pe formularul din anexa 2.

In turnusul grafic se vor trece:

- a) statia de domiciliu si statia sau statiile terminus;
- b) distanta de parcurs;

- c) orele de plecare din statia de domiciliu sau terminus;
- d) orele de sosire in statia de domiciliu sau terminus;
- e) orele de iesire din depoul de domiciliu sau terminus;
- f) orele de intrare in depoul de domiciliu sau terminus;
- g) durata procesului tehnologic de echipare in depourile de domiciliu si terminus.

La stabilirea datelor de la punctele 3 si 4 se vor lua orele de sosire si de plecare din livretele de mers.

La stabilirea datelor de la punctele 5 si 6 se va tine seama de timpul normal de stationare in capul trenului, atat la sosire cit si la plecare. Prin stationarea in capul trenului se intelege timpul de la trecerea locomotivei pe la punctul de control la iesirea din depou, pana la plecarea trenului, sau de la sosirea cu trenul pana la trecerea pe la punctul de control la intrarea in depou.

In turnusul grafic se va cuprinde si timpul necesar pentru spalarea si repararea locomotivelor cu ocazia spalarii.

Daca sunt depouri la care nu se fac zilnic spalari de locomotive, acele locomotive care stau la spalare nu sunt cuprinse in turnusul grafic iar pentru durata spalarii, locomotive din turnus se inlocuieste cu una din rezerva rezerva depoului sau cu locomotiva de schimb la spalare planificata in acest sens.

Spalarea se va programa dupa trenul dupa care stationarea in depoul de domiciliu este maxima (timpul maxim din col. 7 anexa 1) si in general dupa un tren care soseste in jurul orei 20.00, spre a da posibilitatea de racire normala sau prin circuit a locomotivelor in timpul noptii care precede spalrea si care in general se face ziua.

Imperecherile trenurilor se vor face conform celor stabilite in „Tabela de imperecheri” (anexa 1).

Se poate intimpla ca turnusul sa se inchida fara a cuprinde toate trenurile.

In cazul de fata, cu imperecherile facute asa cum se arata in exemplul din tabela din anexa 1, turnusul se inchide dupa trenul 2607 (vazi anexa2), caci acest tren, in tabela din anexa 1 se imperecheaza la depoul de domiciliu cu trenul 3751, cu care a inceput turnusul, fara a cuprinde trenul 2612/ 2605.

In acest caz, pentru a nu mai face un turnus separat pentru trenurile 2612/ 2605, turnusul nu se va inchide dupa trenul 2607, ci se vor cuprinde si trenurile 2612 si 2605, si in plus spalarea.

La trenurile de marfa nu pot fi cuprinse locomotive de serii diferite in acelasi turnus, deoarece pentru fiecare serie de locomotive corespunzind alt tonaj maxim de remorcare, se produc neajunsuri pentru serviciul de miscare la formarea trenurilor.

La trenurile de calatori, in mod exceptional se pot cuprinde doua serii de locomotive in acelasi turnus, cu conditia ca timpii de mers sa fie calculati cu

locomotivele din seria cea mai slaba ca putere de tractiune. Daca se procedeaza invers, locomotivele din seria cea mai slaba vor prelungi timpii de mers.

La turnusul grafic nu se vor prevedea locomotive de rezerva in presiune, ci de la caz la caz se va cere aprobarea MCF, prin Dir. Generala a tractiunii si vagoanelor.

Fiecare turnus grafic al unui depou va avea un numar de ordine care se va stabili de catre Serviciul T regional.

Fiecare turnus grafic va avea o situatie recapitulativa (asa cum este prevazuta in formular), in care se vor trece urmatoarele date:

- a) seria locomotivelor utilizate in turnus;
- b) numarul de locomotive necesare in parcul activ (de exploatare cind spalarea este prevazuta in turnus) pentru executarea turnusului;
- c) numarul de echipe necesare pentru executarea turnusului;
- d) numarul de tren kilometri efectuati de o locomotiva parcurgind intreg turnusul, care este egal cu numarul de tren kilometri efectuati pe toate locomotivele din turnus in 24 de ore;
- e) parcursul in tren kilometri in medie pe zi al unei locomotive din parcul activ;
- f) parcursul unui tren in kilometri in medie pe zi al unei echipe;
- g) orele de serviciu pe locomotiva in parcurs, prestate de o echipa parcurgind intreg turnusul;
- h) orele de serviciu pe locomotiva in parcurs, prestate de o echipa in medie pe zi;
- i) orele de serviciu in afara parcursului, prestate de o echipa, parcurgind intreg turnusul;
- j) orele de serviciu in afara parcursului, prestate de o echipa in medie pe zi;
- k) totalul orelor prestate zilnic de o echipa (in parcurs + in afara parcursului);
- l) intervalul intre spalari in km norma;
- m) serviciul continuu maxim al personalului de locomotiva.

Pentru stabilirea orelor de serviciu in parcurs, se va lua totalul general din coloana 3 a tabelii din anexa 1, impartit cu numarul de echipe utilizate de fiecare locomotiva din turnus.

Pentru stabilirea orelor de serviciu in afara parcursului, se va considera ca timp de serviciu:

- a) timpul necesar pentru pregatirea si revizia locomotivei, acest timp se ia egal cu una ora in depoul de domiciliu si cu jumătate de ore in depoul terminus, pentru luarea in primire, revizia si pregatirea de plecare; dupa intrarea locomotivei in depou, acest timp se ia egal cu durata procesului tehnologic de echipare si pregatire, atat la depoul de domiciliu, cit si cel terminus;
- b) timpul de stationare in capul trenului la plecare si la sosire;
- c) timpul necesar pentru echipare si pregatire cind locomotiva este rezerva in turnus si care se ia egal cu una ora;

- d) timpul utilizat de mecanic la spalare, care se ia de maximum 4 ore de fiecare spalare;
- e) timpul de stationare la capul sectiei de remorcare in asteptarea inapoierii la domiciliu cind personalul de locomotiva nu are odihna.

In coloana „serviciul continuu maxim de o echipa”, se va trece timpul de serviciu de la iesirea locomotivei sau automotorului la postul de control al depoului de domiciliu si pana la inapoierea la acelasi post in cazul cind la epoul terminus echipa nu a avut odihna, sau pana la postul de control al depoului terminus in cazul cind echipa are odihna in depoul terminus.

14. Necesarul de echipe la regimul de lucru de 204 ore lunar.

Necesarul de echipe la regimul de lucru de 204 ore lunar se obtine prin multiplicarea serviciului „total pe turnus prestat efectiv in parcurs” plus „serviciul prestat in afara parcursului”, cu numarul de zile lae lunii (30) si impartit la 204.

Turnusul grafic determina precis:

- a) serviciul unei locomotive pe o perioada de timp;
- b) serviciul prestat de toate locomotivele in 24 de ore.

Numarul zilelor din turnusul grafic arata numarul zilelor necesare unei locomotive pentru remorcarea tuturor trenurilor din turnus, sau numarul de locomotive din parcul activ (de exploatare, cind spalrea este prevazuta in turnus), necesare pentru efectuarea in 24 de ore a tuturor trenurilor din turnus.

Numarul de locomotive din parcul activ se determina scazind din totalul zilelor in care se efectueaza un turnus, zilele necesare pentru spalare, adica este egal cu parcul de exploatare din care se scad locomotivele reparate cu ocazia spalarii.

ART. 10. Programul de lucru al locomotivelor si automotoarelor

Pe baza turnusului grafic, se face programul de lucru al locomotivelor sau automotoarelor din turnus pe decada (anexa 3).

In cazul unui program fix de circulatie (trenuri de calatori), programul de lucru al locomotivelor sau automotoarelor poate sa fie intocmit pentru o perioada de timp mai mare decit o decada.

Numarul coloanelor verticale din programul de lucru (anexa 3) este egal cu numarul zilelor din perioada de timp pentru care se intocmeste acest program, iar numarul rindurilor orizontale este egal cu numarul de locomotive sau automotoare din parcul de exploatare necesar pentru remorcarea trenurilor din turnusul respectiv, plus citeva rinduri pentru locomotivele sau automotoarele care eventual s-ar pune in serviciu dupa intucmirea programului.

In „programul de lucru” se prevede si timpul cit locomotivele stau la spalare, iar pentru automotoare, timpul cit stationeaza pentru revizii si schimb de ulei.

In cazul cind parcursul tuturor locomotivelor din turnusul grafic este mai mic decit parcursul intre spalari, atunci spalarea nu se va prevedea in turnus, iar pentru schimb la spalare se va utiliza o locomotiva speciala, care va fi trecuta in

programul de lucru in ultimul rind dupa locomotivele din turnus; aceasta locomotiva se va incadra intr-un chenar negru.

Pentru cazul de mai sus se va cauta ca locomotivele din turnus sa fie programate la spalare una dupa alta fara intrerupere pentru ca sa nu se puna in presiune locomotiva de schimb la spalare de mai multe ori.

In programele de lucru vor fi incluse (trecute in separat grupate) si locomotivele de la serviciile auxiliare.

Programul de lucru (anexa 3) se intocmeste de catre seful de depou conducator, sau de seful de depou ajutor insarcinat cu circulatia, de acord cu Grupa T.

Pentru locomotivele de la trenurile de marfa sau cele din turnus combinat (marfa si calatori), programul de lucru se face la inceputul fiecarei decade.

Pentru locomotivele sau automotoarele de la trenurile de calatori, programul se face pentru un timp mai indelungat si cel mult pentru una luna.

Programul de lucru se va intocmi cu 24 ore mai inainte, de inceperea decadei.

Se va proceda in felul urmator:

Se vor stabili nominal locomotivele sau automotoarele care se vor utiliza in timpul decadei pentru efectuarea trenurilor din turnusul dat, eventual se va stabili nominal si locomotiva schimb la spalare pentru cazul cind parcursul tuturor locomotivelor din turnus este mai mic decit parcursul intre spalari.

Se va intocmi programul decadic de spalare al locomotivelor in baza intervalului de zile rezultat din turnusul grafic.

In programul de lucru, locomotivele sau automotoarele se trec in ordinea in care le vine rindul la spalare (revizie, schimb de ulei), incepind cu locomotiva sau automotorul care a iesit de la spalare si in prima zi a decadei remorca primul tren care vine dupa spalare. Dupa spalare, trenurile pe care le vor remorca locomotivele se trec in programul de lucru in aceeasi ordine in care sunt trecute in turnusul grafic, incepind cu primul tren care urmeaza in turnus dupa spalare (revizie, schimb de ulei) si care in cazul din exemplul dat este trenul 3751.

In dreptul fiecarei locomotive, in programul de lucru exemplificat, sunt de completat doua rinduri. Unul in care se trec trenurile programate, iar al doilea in care se trec trenurile real programate. Rindul al doilea se va completa cu trenul real remorcat, numai in cazul cind locomotiva sau automotorul nu a circulat dupa turnus.

Un program de lucru a fost bine intocmit si executat, cind nu sunt diferente intre program si efectuarea lui.

Programul de lucru astfel intocmit se inmineaza pentru executare operatorilor T de la grupa T, sefilor de tura din depourile de domiciliu si terminus respective, precum si operatorilor M de la RC.

În depouri, acest program de lucru se va afișa în sala de așteptare a personalului de locomotivă sau automotor, spre a fi luat la cunoștință de către mecanici și fochiști.

Zilnic, operatorii T și șefii de tură vor completa rîndul al doilea cu trenurile remorcate real numai la acele locomotive sau automotoare care nu au circulat după turus. Completarea acestui rînd se va face cu creion negru în cazul cînd abaterea de la turus și programul de lucru a fost cauzată de tracțiune și cu o altă culoare (sau cu cerneala), cînd abaterea provine din alte cauze.

RT. 11. Stabilirea perioadei de utilizare și reutilizare pentru locomotivele și automotoarele exploatate după turusul grafic.

Din turusul grafic rezultă norma perioadei de utilizare și reutilizare a locomotivelor sau automotoarelor.

Urmărind perioadele de utilizare și reutilizare realizate și comparîndu-le cu normele, se poate ușor deduce modul cum se face circulația locomotivelor și automotoarelor după turusul grafic.

Urmărirea realizării perioadei de utilizare și reutilizare se face pe formularul „Fîșă cu datele de circulație”.

Această normă se va stabili de către Grupele T pe baza elementelor de utilizare și reutilizare, rezultate din turusul grafic și va fi aprobată de către Serviciul T Regional.

Exemplu: Se va întocmi turusul grafic pentru trenurile de marfă pe trei secții de remorcare.

1. Datele necesare pentru întocmirea turusului:

- a) secția de remorcare A – B, 4 perechi de trenuri de marfă;
secția de remorcare A – C, 1 pereche de trenuri de marfă;
secția de remorcare A – D, 3 perechi de trenuri de marfă;
- b) seria locomotivelor utilizate: 50 000;
- c) trenuri de marfă
- d) mersul trenurilor este cel din livretele nr. 2 și nr. 3;
- e) timpul necesar pentru schimbarea și pregătirea:
 - în depoul de domiciliu B, 75 min,
 - în depoul de domiciliu C, 30 min,
 - în depoul de domiciliu D, 60 min,
- f) staționarea în capul trenului la plecarea din stația de domiciliu:
 - A 40 min;
 - B 60 min;
 - C 40 min;
 - D 40 min.staționarea în capul trenului la sosire în:
 - stația depoului A, 20 min;

- statia depoului B, 30 min;
- statia depoului C, 20 min;
- statia depoului D, 20 min;
- g) odihna personalului:
 - in depoul terminus, odihna minima va fi de 6 ore in pat (socotind cel mai lung parcurs intre A – B de 12,30 ore);
 - in depoul terminus C nu se va da odihna;
 - in depoul terminus D, odihna minima va fi de 6 ore in pat;
- h) parcursul mediu normat pe locomotiva din parcul activ va fi de 180 tr. Km/zi;
- i) parcursul intre spalari normat va fi 2000 km;
 - durata spalarii cu apa fierbinte, 36 ore;
- j) locomotivele vor fi deservite cu echipe duble;

2. Imperecherea trenurilor:

Stationarea minima a locomotivelor va fi:

In A

- stationarea in capul trenului la sosire		0 h 20 min
- durata alimentarii si pregatirii		1 h 40 min
- stationarea in capul trenului la plecare	_____	0 h 40 min
- Total		2 h 40 min

In B

- stationarea in capul trenului la sosire		0 h 30 min
- durata alimentarii si pregatirii	1 h 40 min	
- odihna	6 h 00 min	
- luarea in primire a locomotivei si pregatirea pentru iesire		0 h 30 min
- stationarea in capul trenului la plecare	_____	1 h 00 min
- Total		9 h 40 min

In C

- stationarea in capul trenului la sosire		0 h 20 min
- stationarea in depou		0 h 30 min
- stationarea in capul trenului la plecare		0 h 40 min
- Total		1 h 30 min

In D

- stationarea in capul trenului la sosire		0 h 20 min
- durata alimentarii si pregatirii		1 h 00 min
- odihna personalului		6 h 00 min
- luarea in primire a locomotivei si pregatirea ei pentru iesire		0 h 30 min
- stationarea in capul trenului la plecare	_____	0 h 40 min
- Total		8 h 30 min

Dupa stabilirea stationarii minime, atit in statia depoului de domiciliu, cit si in statia depoului terminus, se va trece la completarea tabelii de imperechere nr. 1 (anexa 1), dupa cum urmeaza:

In col. 1 se trec nominal trenurile in ordinea sosirii lor, incepind cu ora zero in statiile A, B, C, si D.

In col. 2 se trece ora de plecare a acestor trenuri din statia cap de sectie

In col. 4 se trece ora sosirii in statia depoului A, respectiv B, C si D. In col. 3 se trece timpul de parcurs, adica timpul trecut de la plecarea din statia cap de sectie (col. 2) pana la ora sosirii in statia depoului A, respectiv B, C si D.

In col. 8 se trec nominal trenurile care pleaca din statia A, B, C si D in ordinea plecarii, incepind cu ora zero.

In col. 6 se trece ora plecarii acestor trenuri.

Dupa completarea coloanelor 1, 2, 3, 4, 6 si 8, se trece la imperecherea propriu-zisa, dupa cum urmeaza:

In statia A, stationarea minima a fost stabilita la 2 h 40 min. Rezulta ca locomotivele care au sosit cu trenul 2533 la ora 4.56 nu vor pleca mai devreme decit ora 4.56 plus 2.40 = 7.36, deci primul; tren cu care poate sa plece locomotiva sosita cu trenul 2533 va fi dupa ora 7.36, adica cu trenul 3534 cu plecare la ora 11.56.

Urmatoarea locomotiva sosita cu trenul 3554 va pleca atunci cu urmatorul tren care pleaca dupa trenul 3754, adica cu trenul 2852.

La fel se va face imperecherea pentru restul locomotivelor care sosesc, atit in statia depoului A, cit si in statiile cap de sectie B, C si D. Dupa fixarea imperecherilor, se completeaza col. 7 in care se trece timpul trecut de la sosirea locomotivei cu trenul din col. 1 pana la plecarea cu trenul stabilit prin imperechere, adica timpul trecut de la ora de sosire din col. 4 la ora de plecare din col. 6.

Adunind toti timpii din col. 7, avem: m 68, $48+34$, $27+6$, $03+30$, $46+53$, $01+36$, $53+3$, $40+30$, $22 = 264$ ore, care fiind un multiplu de 24, inseamna ca calculul datelor din anexa 2 a fost bine facut. Din cele de mai sus rezulta ca timpul necesar ca o locomotiva sa remorce toate trenurile este de 264 ore sau de $264/24 = 11$ zile, sau pentru remorcarea tuturor trenurilor din turnus vom avea nevoie de 11 locomotive in parcul activ.

Timpul mediu de stationare in statiile A, B, C si D se obtine impartind totalul din col. 7 cu numarul plecarilor de locomotiva cu trenuri din statiile respectiva; astfel pentru statia A vom avea o stationare medie de $53.01 : 8 = 6.33$ ore. La fel se calculeaza pentru statiile B, C si D.

Dupa fixarea imperecherilor, se trece la trasarea turnusului grafic propriu-zis (anexa 2). Trasarea incepe cu plecarea din statia A a primului tren 3751, care se imperecheaza in D cu trenul 3754, care la rindul lui se imperecheaza in A cu 2851, s.a.m.d.

Dupa trasarea tuturor trenurilor in grafic, se fixeaza spalarea locomotivelor care pentru cazul nostru este cel mai convenabil de a se face dupa trenul 2605.

Se face recapitulatia turnusului dupa cum este aratat in anexa 2.

Dupa trasarea turnusului grafic propriu-zis, se intocmeste programul de lucru pe decada (anexa 3), asa cum s-a aratat la art. 9.

Dupa fixarea programului de lucru al locomotivelor pe decada, se determina norma perioadei de utilizare si reutilizare.

ART. 12. Norme generale pentru intocmirea programului de spalare in cazul exploatarei locomotivelor dupa turnusul grafic.

„ Intervalul de timp dupa care urmeaza sa se programeze locomotiva la spalare se stabileste impartind norma de parcurs in km intre doua spalari, cu numarul de tren km pe turnus”.

Daca acest cit este sub 0,75, spalarea se va programa la $\frac{1}{2}$ din numarul de zile din turnus si se va prevedea in turnus.

Daca citul este cuprins intre 0,75 si 1,50, spalarea se va programa la minimum de zile din turnus si se va prevedea in turnus.

Daca acest cit este cuprins intre 1,50 si 2,50, spalarea se va programa la un numar de zile egal cu de 2 ori numarul de zile din turnus si spalarea se va prevedea in turnus.

Daca acest cit este cuprins intre 2,50 si 3,50, spalarea se va programa la un numar de zile egal cu de trei ori numarul de zile din turnus si spalarea nu se prevede in turnus.

ART. 13. Indatoririle Directiei generale a tractiunii si vagoanelor pentru urmarirea exploatarei locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic:

- Directia generala a tractiunii si vagoanelor prin organele Serviciului de exploatare a locomotivelor si automotoarelor va controla periodic si inopinat la depouri si Grupele T modul cum se exploateaza locomotivele si automotoarele si masura in care se respecta turnusele grafice si programele de lucru, dind indrumari practice pentru inlaturarea neajunsurilor constatate.

De asemenea, va verifica modul de urmarire a exploatarei locomotivelor si automotoarelor de catre operatorii T din Grupele T, cu ajutorul graficului.

- Analizeaza turnusele grafice ale locomotivelor de marfa lunar, iar cele ale locomotivelor de calatori, la perioada de schimbare a mersului, si stabileste masuri de luat pentru imbunatatirea in vederea realizarii

parcursurilor medii zilnice planificate ale locomotivelor si pentru respectarea Instructiei de utilizare a personalului de locomotiva si automotor.

ART. 14. Indatoririle Srviciilor M T pentru asigurarea exploatarii locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic.

- a) Serviciile M T regionale, de comun acord, trebuie sa fixeze programul decadic al trenurilor de marfa, in asa fel ca el sa satisfaca toate cerintele, fara a mai fi nevoie de a mai programa in cursul decadei trenuri suplimentare, sau de a anula o parte din trenurile programate, din lipsa de bruto, incarcari neefectuate, etc.

In cazul sectiilor de circulatie cind remorcarea se face de catre depourile unei regionale, iar depourile de intoarcere a locomotivei sunt in statii tehnice si de formare a trenurilor pe cuprinsul altei regionale, stabilirea nominala a trenurilor din programul decadic de circulatie se va face de comun acord de ambele regionale, inasa cuvintul hotaritor il va avea regionala care face remorcarea.

Nu se admite in nici un caz schimbarea traselor trenurilor programate in timpul decadei si nici a programului decadic.

- b) In cazuri exceptionale cind se impune totusi anulara unor trenuri din programul decadic, Serviciile M T regionale vor cauta de comun acord sa anuleze in acest caz si perechea trenului anulat care rezulta din imperecherea dupa turnusul grafic. Daca aceasta nu se poate face, perechea trenului anulat fiind un tren cu circulatie obligatorie, locomotiva pentru acest tren va fi indrumata izolat – circulind in trasa trenului anulat, sau se va decala turnusul la depoul terminus spre a evita curse izolate. Acest lucru se va specifica in telegrama programului pe 24 de ore. In nici un caz nu se vor face incrucisari de locomotive izolate in cadrul aceluiasi program de lucru.
- c) Daca in cazuri exceptionale se impune punerea in circulatie de trenuri suplimentare in programul decadic, acestea se vor programa astfel ca sa se imperecheze convenabil in statia terminus.

Trenurile programate suplimentar vor fi aduse la cunostinta Grupelor M T si depourilor interesate cel putin cu 24 ore inaintea plecarii, spre a putea pregati mijloacele de remorcarea necesare.

- d) Serviciile T regionale vor urmari circulatia locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic, vor analiza orice defectiune produsa in circulatie si de comun acord cu serviciile M regionale vor lua masuri pentru inlaturarea defectiunilor ivite.

ART.15. Indatoririle Grupelor T pentru asigurarea exploatarii locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic.

- a) Grupa T este unitatea executorie operativa care conduce exploatarea locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic si raspunde direct de buna lui executare.
- b) Grupele T sunt obligate de a aduce la cunostinta Grupelor M, precum si a grupelor T vecine, pe raza carora circula locomotivele lor, turnusurile grafice respective.
- c) Grupele T sunt obligate de a urmari încontinuu parcul de locomotive al depourilor respective. Nu se admite ca vreo locomotiva din parcul de exploatare sa fie racita sau pusa in presiune de depou fara aprobarea prealabila a Grupei T.
- d) Grupa T va urmari buna functionare a tuturor instalatiilor de alimentare si echipare a locomotivelor, atit in depou, cit si pe linie, luind masuri imediate de sesizare a depourilor si a Serviciilor T regionale pentru remedierea tuturor deficientelor aparute in functionarea acestora.

De asemenea, mecanicii de locomotiva si automotor, precum si mecanicii de pompa din statiile de alimentare intermediare sunt obligati de a informa operatorii din Grupele T, prin sefii de gara sau impiegatii de miscare, asupra deficientelor constatate la instalatiile de alimentare din parcurs.

- e) Grupa T va urmari ca locomotivele sa circule numai cu personal titular, sesizind Serviciul T regional pentru orice abatere.
- f) Grupa T este obligata de a comanda nominal locomotivele (automotoarele) la trenuri, astfel ca circulatia acestora dupa turnusul grafic sa fie respectata. Nu se admite ca depourile sa dea la trenuri, fara aprobarea Grupei T, alte locomotive decit cele fixate.
- g) Grupa T este obligata de a asigura introducerea locomotivelor la spalare si reparatie cu ocazia spalarii conform turnusului si programului decadic si de a urmari ca durata acestor reparatii sa nu depaseasca timpul normat.

Respectarea intocmai a programului de spalari si a duratei spalarii este elementul de baza care asigura circulatia locomotivelor dupa turnusul grafic.

Depasirea duratei la spalare si reparatie va fi analizata de Grupa T si raportata Serviciului T regional respectiv pentru sanctionarea vinovatilor.

- h) Grupa T este obligata, ca orice locomotiva care dintr-un motiv sau altul a iesit din turnusul grafic, sa fie in cel mai scurt timp din nou readusa in turnus.

ART. 16. Indaturirile depourilor pentru asigurarea exploitarii locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic.

a) Pentru a putea mentine circulatia locomotivelor (automotoarelor) dupa turnusul grafic, in cazul vreunei iesiri de locomotive sau automotor din turnus, din cauza unor inconveniente in circulatia trenurilor, ca: defectari de locomotive (automotoare) in parcurs sau in depou, accidente, etc., acestea vor fi inlocuite cu locomotive sau automotoare tampon, col. 16 situatia zilnica nominala a parcului.

Locomotive (automotoare) tampon se vor socoti pana la zece, din rezerva depoului fata de parcul de exploatare.

Locomotivele (automotoarele) considerate rezerva- tampon de fiecare serie de locomotive sau automotoare din serviciu vor fi remizate in stare rece, dar complet alimentate cu combustibil, apa si scule si vor avea repartizate in permanenta cite doua echipe care constituie rezerva depoului, astfel ca intr-un timp scurt de 6 ore vara si 8 iarna sa poata fi in presiune si pleca la drum cu personalul titular.

In timpul iernii, daca este pericol de inghetare a apei in locomotiva la depourile la care remizele nu pot fi incalzite suficient si care se vor fixa de Directiile regionale, locomotivele reci bune vor fi complet pregatite, inasa fara apa in cazan.

In timpul cit locomotiva sta rece in depou, personalul acestei locomotive va fi la dispozitia depoului, in rezerva la depou sau la dormitor, astfel ca in timp de 2 ore sa poata fi avizat si in timp de 4 ore sa se prezinte la locomotiva pentru pregatire si plecare la drum.

In cazul iesirii vreunei locomotive din turnus, dintr-o cauza aratata mai sus, locomotiva de rezerva va intra in turnus in locul celei iesite si va circula pana cind locomotiva iesita din turnus va putea reintra iarasi in turnus.

Punerea in presiune a locomotivelor de rezerva pentru inlocuirea unei locomotive iesite din turnus se va face numai cu aprobarea Serviciului T regional, la cererea Grupei T.

b) Pentru a putea mentine circulatia locomotivelor sau automotoarelor dupa turnusele grafice care nu au prevazute locomotive in turnus pentru schimb la spalare, sau automotoare pentru reparatii cu schimb de ulei, la aceste turnuse se vor prevedea locomotivele (automotoarele) necesare inlocuirii celor din turnuse, iar in zilele cind nu necesita inlocuirea, locomotivele vor fi tinute reci bune in col.10 a situatiei nominale zilnice a parcului, starea caldarii in timpul iernii cind locomotiva e rece se va mentine ca si la locomotiva tampon (rezerva depoului) asa cum s-a aratat la punctul a) de mai sus.

- c) Depourile sunt obligate sa asigure iesirea locomotivelor la trenuri, conform programului stabilit de Grupele M T si sa respecte intocmai comanda locomotivelor stabilita de operatorii T.

Sefii de tura din depou nu au voie sa schimbe comanda locomotivelor la trenuri fara aprobarea operatorului de la Grupa T, exceptindu-se cazurile incidentale cind in preajma scoaterii locomotivei la postul de control, aceasta nu mai poate pleca cu trenul si nici aprobarea prealabila a operatorului T nu se poate obtine fara a provoca intirziere trenului; in asemenea cazuri, seful de depou in tura din proprie initiativa va indruma trenul cu plecarea regulata cu o alta locomotiva, raportind operatorului T schimbarea facuta.

- d) Depourile vor urmari ca locomotivele ce ies la trenuri sa fie complet alimentate cu apa, combustibil si unsoari, sa fie cu inventarul de scule complet, sa fie reglementar semnalizate, sa circule cu personal titular apt de serviciu si sa fie revizuite.
- e) Depourile si Grupele T sunt obligate sa respecte intocmai programul de spalari si reparatii cu ocazia spalarii, atit ca data cit si ca durata, de a face aceste reparatii in bune conditii, caci numai astfel de locomotive pot fi mentinute in turnus fara a avea nevoie de reparatii intre spalari.
- f) Depourile sunt obligate sa faca comanda personalului de locomotiva sosit de la drum imediat dupa sosire si conform programului de lucru al locomotivelor si automotoarelor; nu se admite ca personalul de locomotiva si automotor sa plece de la depoul de domiciliu pentru odihna, fara a avea stabilit precis ora cind trebuie sa se prezinte la serviciu.
- g) Depourile sunt obligate sa organizeze serviciul in tura din depou, astfel ca procesul tehnologic de echipare a locomotivelor in depou sa fie respectat intocmai, in special in ceea ce priveste durata.

ART. 17. Indatoririle sefului de Grupa T pentru asigurarea exploatarii locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic.

- a) Seful Grupei T, la stabilirea programului de lucru pe 24 ore, este obligat sa fixeze nominal locomotivele ce vor fi utilizate pentru remorcarea fiecarui tren din acest program, astfel ca locomotivele sa circule dupa turnus.
- b) In mod exceptional cind programul zilnic difera de cel decadic, sau in cazuri de defectari de locomotiva sau automotor, seful Grupei T va cauta sa intocmeasca programul de lucru al locomotivelor sau automotoarelor in asa fel incit sa circule dupa turnus cit mai multe; sa comunice operatorilor acest program de lucru al locomotivelor sau automotoarelor pe 24 ore si sa urmareasca executarea lui intocmai;

- c) Sa analizeze zilnic efectuarea programului de lucru al locomotivelor sau automotoarelor pe 24 ore, intocmit dupa turnusul grafic, sa stabileasca orice cauza de neefectuare a lui si sa raporteze conducerii Serviciului T regional pentru luarea de masuri;
- d) Va tine evidenta si va analiza toate cauzele care au produs neexecutarea programului de lucru al locomotivelor sau automotoarelor, decadic si pe 24 ore;
- e) Sa conduca, sa urmareasca si sa coordoneze activitatea operatorilor T in ceea ce priveste circulatia locomotivelor sau automotoarelor dupa turnusul grafic
- f) Sa coordoneze impreuna cu Grupa M programul de iesiri de locomotive pentru trenuri suplimentare aprobate de Directia regionala si sa gasesca solutia asupra utilizarii locomotivelor in caz de anulare de trenuri, astfel ca exploatarea locomotivelor sa se poata face dupa turnusul grafic si la puterea lor de remorcare.

ART. 18. Indatoririle operatorilor de tractiune de la Grupele T pentru asigurarea exploatarei locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic.

- a) Operatorii de tractiune sunt organe executive operative care conduc circulatia locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic si sunt raspunzatori de buna efectuare;
- b) Operatorii de tractiune in baza programului de lucru al locomotivelor si automotoarelor pe 24 ore vor intocmi, pentru depourile respective, programul de lucru pe 12 ore (pentru tura din depou). Acest program de lucru se va intocmi, atat pentru depourile de domiciliu cit si pentru depourile terminus si se va comunica acestora cu cel putin doua ore inainte de inceperea turei respective. Daca depoul terminus se gaseste in limita altei Grupe T, acest program de lucru va fi comunicat si Grupei T careia ii apartine depoul terminus respectiv.
- c) Operatorii de tractiune vor dispune de schimbarea comenzii locomotivelor la trenuri, in cazul cind programul stabilit pe 12 ore nu poate fi executat;
- d) Vor cere aprobarea serviciului T regional de punerea in presiune a locomotivelor reci bune de rezerva la turnus (tampon) a depoului, vor dispune de racirea locomotivelor iesite din turnus, pentru spalare, din cauza defectarilor sau anularilor de trenuri, de punerea in presiune a acestora si de racirea locomotivelor de rezerva la turnus puse in presiune;
- e) Vor urmari buna functionare a tuturor instalatiilor de alimentarea si echipare a locomotivelor, atat la depou, cit si pe linie.

In caz de defectari ale acestora, vor aviza depourile si Serviciul T regional pentru luarea de masuri.

- f) Vor urmari iesirea locomotivelor la trenuri la timp, atat la depoul de domiciliu, cit si la cel terminus.
- g) Vor urmari stationarea locomotivelor in capul trenului, care nu trebuie depasita.
- h) Vor urmari continuu mersul procesului tehnologic de echipare a locomotivelor, luind masuri cind apar deficiente in executarea acestuia.
- i) Vor urmari circulatia locomotivelor cu trenuri si vor ajuta personalul de locomotiva ori de cite ori intimpina greutati;
- j) Vor urmari continuu parcul locomotivelor din depou, in special al celor de drum, care circula dupa turnusul grafic, dind o deosebita atentie starii lor, spre a putea lua la timp masuri pentru inlocuirea celor defecte;
- k) Vor informa depoul la timp de starea locomotivelor aflate pe linie, pentru ca depoul sa fie pregatit pentru inlaturarea in scurt timp a eventualelor defecte ivite la locomotive.
- l) Sa informeze conducerea Grupei T de fiecare neregula constatata in exploatarea locomotivelor dupa turnusul grafic, pentru luarea masurilor corespunzatoare.
- m) Sa informeze depourile cu cel putin trei ore inainte de scoaterea locomotivelor la postul de control, de orice modificare a comenzii locomotivelor pentru ca depoulsa poata aviza la timp personalul de locomotiva de schimbarea comenzii.
- n) Vor urmari ca locomotivele sa circula numai cu personalul titular.
- o) Vor conduce graficul de circulatie al locomotivelor sau automotoarelor.
- p) Vor informa Serviciile T regionale de toate evenimentele intimplate, atat pe linie, cit si in depouri, imediat la producerea acestora.

Ordinele operatorului de tractiune relativ la executarea turnusului grafic trebuie sa fie executate de catre tot personalul de exploatare din depou.

Toate ordinele operatorilor de tractiune vor fi date prin telefon, vor fi trecute in condica de dispozitii si vor avea un numar de dispozitie si un numar de confirmare.

ART.19. Evidenta executarii turnusului grafic.

Efectuarea circulatiei locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic se va calcula in procente. Procentul de efectuare al turnusului grafic este raportul dintre numarul de iesiri reale de locomotive si automotoare la trenuri dupa turnusul grafic si numarul total de iesiri de locomotive si automotoare la trenuri, care rezulta din programul decadic, inmultit cu 100.

Urmarirea efectuarii circulatiei trenurilor din turnusul grafic se face pe formularul „Programul de lucru al locomotivelor”, anexa 3, completindu-se

in rindurile orizontale „efectuat” nominal trenurile pe care le remorca, in cursul decadei, locomotivele din turnus, numai in cazul cind au existat abateri de la turnus, in restul cazurilor considerindu-se efectuat conform programului.

Daca locomotiva sau automotorul din turnus n-a efectuat trenul prevazut in programul decadic, atunci acest tren se va trece cu creion negru sau de alta culoare (sau cu cerneala) si locomotiva nu va intra in numarul celor care au circulat dupa turnusul grafic.

Daca locomotiva sau automotorul a iesit din turnus dintr-o cauza oarecare, cum ar fi defectare, accident, etc., atunci locomotiva de rezerva la turnus , care va inlocui pe cea inlocuita din turnus, se va trece nominal cu cerneala rosie, in formularul; din anexa 3, sub ultima locomotiva din turnus. Trenurile efectuate de acesta locomotiva sau automotor se vor trece cu cerneala rosie si nu se vor socoti in numarul celor care au circulat dupa turnusul grafic.

Daca in turnusul grafic, in care nu este prevazuta spalarea locomotivelor dupa turnus, o locomotiva scadenta la spalare este inlocuita cu locomotiva schimb la spalare, care in programul de lucru se va trece incadrata intr-un chenar, iar trenurile efectuate de aceasta locomotiva intra in numarul locomotivelor iesite la trenuri conform turnusului grafic.




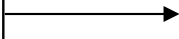
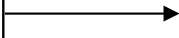
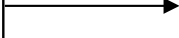
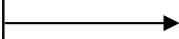
Pentru urmarirea de catre Serviciile T regionale a exploatarii locomotivelor si automotoarelor dupa turnusul grafic, la sfirsitul fiecarei luni se vor convoca, la Serviciul T regional, sefii Grupelor T, care vor raporta sefului Serviciului T regional, modul cum s-a executat circulatia locomotivelor si aotomotoarelor dupa turnusul grafic.

Cu acesta ocazie se vor analiza in comun toate defectiunile ivite in circulatia locomotivelor dupa turnusul grafic, spre a stabili masurile luate pentru ca exploatarea locomotivelor si automotoarelor sa se faca numai dupa turnusul grafic.

TABELA 1

De imperechere a trenurilor din turnusul marfa al locomotivelor seria 50
100 de pe sectiile de remorcare A-B, A-C, A-L

TREN	ORA PLECarii DIN STATIA CAP DE SECTIE	TIMP DE PARCURS	ORA SOSIRII IN STATIE		ORA PLECarii DIN STATIE	STATIO
1	2	3	4	5	6	7
				STATIA DE DOMICILIU A		
2533	21.00	7.56	4.56		2.10	8.4
3754	22.45	11.03	9.48		2.40	3.4
3756	23.45	10.33	10.18		4.14	4.3
2605	8.15	6.05	14.20		11.36	6.4
2852	7.30	7.33	15.03		15.30	5.4
2607	5.40	12.30	17.20		18.10	7.5
3752	18.10	4.48	22.58		22.32	8.1
2511	158.20	8.20	23.40		22.42	7.3
TOTAL		68.48				53.0
MEDIA						6.3
				STATIA TERMINUS B		

2610	18.10	12.30	6.40		5.00	9.1
2512	4.14	7.16	11.30		7.30	9.2
2534	11.36	8.14	19.50		15.20	8.4
2852	15.30	6.27	21.57		21.00	9.3
TOTAL		34.27				36.5
MEDIA						9.1
				STATIA TERMINUS C		
2612	22.32	6.03	4.35		8.15	3.4
TOTAL		6.03				3.4
MEDIA						3.4
				STATIA TERMINUS D		
3753	22.42	5.50	4.32		18.10	13.3
3752	2.10	12.33	14.43		22.45	8.0
3755	2.40	12.23	15.03		23.45	8.4
TOTAL		30.46				30.2
MEDIA						10.0
TOTAL GENERAL		140.04				123.

INTOCMIT,

APROBAT,

ORGANIZAREA UNITATILOR DE TRACTIUNE

Consumul specific de combustibil este norma de plan cre-si exprima valoarea intr-o formula cat mai concreta – este cel mai important indicator de plan al ramurii tractiune.

Este exprimat in kg pe suta tone brute – km, iar consumul specific de energie electrica este exprimat in kwh pe suta tone bruta – km , si el este compus din combustibilul sau energia electrica consumata de mijloacele de remorcare in parcurs.

Realizarea consumurilor specifice fata de norma stabilita este influentata de factorii:

- intretinerea in perfecta conditie a mijloacelor de remorcare;
- respectarea termenelor de revizie planificata si controlarea (activitatii) calitatii reparatiilor executate;
- ungera corecta a locomotivei pentru reducerea uzurilor;
- imbunatatirea indicilor de utilizare a locomotivei, asigurand circulatia dupa turnuse grafice strinse;
- colaborarea cu organele de miscare, intretinere si a reviziilor de vagoane pentru intocmirea si respectarea turnusului grafic strins;
- remorcarea trenurilor cu tonaj sporit.

ORDINUL 117/6/74/95
REGLEMENTARI PRIVIND MANIPULAREA DISCURILOR
REFLECTORIZANTE DE CULOARE ROSIE CU MARGINE ALBA,
PENTRU SEMNALIZAREA TRENURILOR DE CALATORI SI MARFA

In temeiul ROF – SN CFR Cap. IV se emit urmatoarele reglementari cu aplicabilitate din 14.08.1995:

CAPITOLUL I. Dotarea locomotivelor si statiilor cu discuri reflectorizante.

1. Toate locomotivele de drum, utilizate in remorcarea trenurilor sau care circula izolate vor fi dotate cu 2 (doua) discuri reflectorizante de culoare rosie cu margine alba.

Discurile se iau in primire de mecanicul ajutor al locomotivei sau in cazul conducerii simplificate de mecanicul locomotivei.

Discurile reflectorizante se vor asigura de catre Diviziile de trafic regionale si distribuite pe locomotive de Compartimentul de exploatare din Depouri si Remize pana la data de 11.08.1995.

2. In toate statiile CF se asigura discuri reflectorizante, functie de specificul si volumul activitatii, astfel:

- a) in statiile intermediare – un disc reflectorizant
- b) in statiile tehnice si de triaj unde se face schimbul locomotivelor sau compuneri – descompuneri de trenuri, un numar de discuri suficient

pentru semnalizarea operativa a tuturor trenurilor indrumate in ora de virf de trafic.

Diviziile de trafic regionale vor stabili acest numar avind in vedere eventualitatea ca nici o locomotiva nu are disc reflectorizant disponibil.

Discurile pentru dotarea statiilor se vor asigura pana la data de 11.08.1995.

CAPITOLUL II. Manipularea discurilor reflectorizante pentru semnalizarea trenurilor.

1. Semnalizarea trenurilor de marfa fara partida de tren se face cu discul reflectorizant din dotarea locomotivei de tractiune.

Dupa legarea locomotivei la tren, mecanicul ajutor va preda un disc reflectorizant agentului statiei care se va deplasa la urma trenului pentru semnalizare.

2. In cazul descompunerii trenului sau scoaterii locomotivei de la tren, ridicarea discurilor reflectorizante de la urma trenului se face de agentii statiei si se vor preda mecanicului ajutor al locomotivei.

3. Pentru diminuarea timpului afectat semnalizarii trenurilor de marfa, statia poate dispune semnalizarea din timp a trenului cu un disc din dotarea proprie, urmind ca inainte de expedierea trenului sa retina un disc din dotarea locomotivei, la schimb.

In mod similar, la scoaterea locomotivei de pe tren, statia poate preda un disc reflectorizant din dotarea proprie, urmind sa-l recupereze prin ridicarea celui de la urma trenului.

4. In cazul trenurilor de calatori si a trenurilor de marfa cu partida de tren, sarcinile agentului statiei privind manipularea discurilor reflectorizante se preiau de catre un agent din partida trenului, desemnat de seful de tren.

5. Locomotivele izolate care circula ca trenuri, vor fi semnalizate de mecanicul ajutor, cu discul din dotarea locomotivei. In restul cazurilor, personalul de locomotiva nu are obligatii de semnalizare a trenurilor.

6. In cazul conducerii simplificate, sarcinile mecanicului ajutor privind semnalizarea trenurilor vor fi preluate de agentul autorizat al trenului.

7. In cazul necesitatii semnalizarii trenurilor in statiile intermediare, care nu au agenti, sarcinile acestora sunt preluate de impiegatul dispozitor.

8. In cazul pierderii discului reflectorizant de la urma trenului, se va intocmi proces verbal de constatare de catre IDM dispozitor si mecanicul trenului (din statia unde se face constatarea), dar numai in cazul cind lipsa discului a fost semnalata de o statie din parcurs, si in baza dispozitiei RC de verificare a trenului.

Completarea discurilor de pe locomotiva se poate face numai pe baza acestui proces verbal.

CAPITOLUL III. Dispozitii finale

1. Regionalele CF, Diviziile de trafic, Statiile CF si Depourile de locomotive (exploatare) vor intocmi reglementari de amanunt, in functie de competentele si conditiile locale privind manipularea, aprovizionarea, evidenta, modul de tratare, cercetare si imputare a lipsurilor sau pierderilor de discuri reflectorizante pentru semnalizarea trenurilor, pana pe data de 01.08.1995.
2. Organele cu sarcini de instruire si control din cadrul Diviziilor de trafic regionale, vor instrui si examina personalul interesat, cu prezentele reglementari, pana pe data de 11.08.1995.

19.iul.1995

General,

Cazacu

Bucuresti,

Director

Radu

STATUTUL DISCIPLINAR AL PERSONALULUI DIN UNITATILE DE TRANSPORTURI

CAPITOLUL I

Reguli generale privind activitatea de transporturi si disciplina personalului din acest domeniu de activitate

Art.1. – Ministerul Transporturilor si Telecomunicatiilor infaptuieste politica partidului si statului in domeniul transporturilor si indeplineste functia de organ central coordonator in acest domeniu.

Art.2. - Ministerul Transporturilor si Telecomunicatiilor raspunde potrivit legii, de infaptuirea in mod unitar a programului de dezvoltare a transporturilor, de organizarea exploatarii si intretinerii drumurilor, a porturilor si cailor navigabile, precum si de controlul de specialitate in domeniul sau de activitate.

Art.3. - Ministerul Transporturilor si Telecomunicatiilor asigura prin unitatile sale de specialitate o concepie si o conducere unitara a activitatii de transporturi.

Art.4. – Relatiile unitatilor de transporturi cu unitatile beneficiare se stabilesc pe baza actelor normative care reglementeaza conditiile de punere la dispozitie a mijloacelor de ytransport, precum si de incheiere si executare a contractelor de transport.

Art.5. – Personalul din activitatea de transporturi este obligat este obligat sa dovedeasca o inalta disciplina, in intreaga lui activitate.

Asigurarea disciplinei ferme constituie una din conditiile esentiale pentru buna desfasurare a activitatii de transporturi, orice abatere de la obligatiile de serviciu a personalului din acest sector, orice greseala sau lipsa de exigenta putind provoca avarii ale mijloacelor de transport, distrugerii de utilaje, pierderi de vieti omenesti, precum si periclitarea unor activitati ale economiei nationale si perturbari in viata social-culturala a tarii.

Art.6. – Disciplina personalului din unitatile de transporturi impune respectarea si executarea cu strictete si intocmai de catre toti cei incadrati in

munca, indiferent de functie, a normelor stabilite prin lege si a altor dispozitii privind activitatea de transporturi.

Disciplina presupune o subordonare a fiecărei persoane încadrate în munca față de conducătorii ierarhici și se bazează pe recunoașterea conștiinței a necesității îndeplinirii cu simț de răspundere a îndatoririlor de serviciu, în scopul bunei funcționări, fără întreruperi și avarii, a transporturilor.

La întărirea disciplinei în activitatea de transporturi, un rol important revine colectivului de munca, acesta fiind dator să desfășoare o activitate intensă pentru prevenirea actelor de indisciplina, iar în cazul producerii lor, să ia o atitudine fermă și, la nevoie, să ceară luarea de măsuri împotriva celor care încalcă ordinea și disciplina.

Art7. – Prezentul statut se aplică personalului din întreprinderile, centralele, regionalele și celelalte unități subordonate Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, precum și celui din administrația centrală a acestui minister, cu excepția personalului din unitățile de poșta și telecomunicații, care are statut disciplinar propriu.

Unitățile al căror personal li se aplică prevederile statutului sunt denumite, în cuprinsul acestuia, *unități de transporturi*.

De asemenea, prevederile statutului se aplică în mod corespunzător și celor care lucrează în unități de transport ca detașați, personal delegat, precum și celor care, pe baza dispozițiilor legale, desfășoară în mod organizat activități de temporare de instruire sau documentare în aceste unități.

CAPITOLUL II

Drepturile și îndatoririle personalului

Art.8. – Persoanele încadrate în munca din unitățile de transporturi, în dubla lor calitate de producători și proprietari ai mijloacelor de producție, bunuri comune ale întregului popor, prin contractul de muncă pe care îl încheie cu unitățile respective, devin membri ai colectivului acestor unități, având îndatorirea de a-și pune întreaga lor capacitate în slujba intereselor unității, de a contribui cu toată puterea de muncă la buna gospodărire a avutului obștesc, la funcționarea neîntreruptă, ireproșabilă și în condiții de securitate a transporturilor, și la realizarea, de către unitățile în care sunt încadrate, a tuturor sarcinilor ce le revin.

La încadrarea în munca, personalul va depune, potrivit legii, jurământul de credință și devotament față de Republica Socialistă România.

Art.9. – Personalul din unitatile de transporturi beneficiaza de drapturile prevazute in prezentul statut, precum si de drepturile decurgind din calitatea de persoana incadrata in munca, prevazute de lege.

Sectiunea I-a Drepturi si indatoriri generale

Art.10. – In scopul indeplinirii sarcinilor ce le revin, persoanele incadrate in munca in unitatile de transporturi au urmatoarele drepturi principale:

- a) sa li se asigure un loc de munca potrivit aptitudinilor, pregatirii profesionale, calificarii sau brevetelor, aspiratiilor, precum si necesitatilor impuse de buna functionare a unitatilor de transporturi;
- b) sa participe la conducerea, organizarea si controlul activitatii unitatii in care sunt incadrate, sa aleaga si sa poata fi alese in organele de conducere colectiva ale acesteia;
- c) sa beneficieze de conditiile create prin lege pentru perfectionarea pregatirii profesionale;
- d) sa beneficieze de drepturile specifice prevazute pentru personelu din transporturi de legea retribuirii dupa cantitatea si calitatea muncii si de celelalte dispozitii legale.

Art.11. – Ca membri ai colectivului de munca, persoanele incadrate in munca din unitatile de transporturi au urmatoarele indatoriri principale:

- a) sa-si insuseasca temeinic cunostintele necesare indeplinirii atributiilor de serviciu, sa participe la instructajele organizate pentru insusirea instructiilor de serviciu, sa execute intocmai si la timp toate sarcinile ce decurg din functia pe care o indeplineste;
- b) sa dea dovada de initiativa, simt de raspundere si grija deosebita in folosirea, gospodarirea si apararea integritatii mijloacelor de transport, a instalatiilor, precum si a altor mijloace materiale, bunuri si valori incredintate;
- c) sa respecta intocmai programul de lucru, normele de munca, procesele tehnologice si prescriptiile de calitate stabilite pentru buna desfasurare a productiei, sa foloseasca integral si cu maxima eficienta timpul de munca;
- d) sa se prezinte la serviciu in stare corespunzatoare indeplinirii in bune conditii a sarcinilor, sa nu introduca bauturi alcoolice in unitate sau la locul de munca, sa nu consume asemenea bauturi in timpul lucrului si sa nu lucreze sub influenta acestora;
- e) in timpul serviciului sa nu paraseasca locul de munca, sa nu doarma si sa nu aiba alte preocupari in timpul cit isi desfasoara munca;

- f) sa respecte regulile de acces in unitatile de transporturi si sa nu primeasca persoane straine la locul de munca decit in conformitate cu reglementarile in vigoare;
- g) sa respecte normele de protectie a muncii si sa contribuie la preintimpinarea accidentelor de munca, sa se prezinte la examenele periodice medicale, si psihologice, in cazurile si conditiile stabilite;
- h) sa se prezinte, la cererea unitatii, in cel mai scurt timp, la serviciu, pentru:
 - prevenirea sau inlaturarea efectelor unor calamitati, cum sunt: inundatiile, furtunile, incendiile si altele asemenea;
 - prevenirea de accidente, avarii, deranjamente si defectiuni ale mijloacelor de transport si pentru inlaturarea urmarilor acestora;
- i) sa respecte normele de prevenire si stingere a incendiilor si sa contribuie la apararea integritatii bunurilor si valorilor unitatilor de transport;
- j) sa nu lase fara supraveghere, in timpul programului de munca, mijloacele de transport, masinile si instalatiile in functiune, sa le dea in primire sau sa le asigure in mod corespunzator, la terminarea lucrului;
- k) sa nu paraseasca, la terminarea programului, locul de munca, pana la sosirea schimbului, acolo unde se lucreaza fara intrerupere, iar in caz de neaprezentare a acestuia sa anunte conducatorul ierarhic, pentru a se lua masurile necesare;
- l) sa poarte corect si cu demnitate uniforma, atat in timpul cit si inafara programului de munca si sa respecte dispozitiile in vigoare cu privire la folosirea acesteia;
- m) sa pastreze secretul de stat, secretul de serviciu si secretul corespondentei;
- n) sa execute orice alte obligatii ce le revin in temeiul reglementarilor in vigoare, al contractului de munca sau contractului colectiv de munca.

Sectiunea a II-a

Indatoririle specifice ale personalului care concura la siguranta circulatiei pe caile ferate, auto si a navigatiei civile

Art.12. – Personalul care concura la siguranta circulatiei pe caile ferate, auto si a navigatiei civile, pe langa indatoririle prevazute la art 11, este obligat:

- a) sa fie vigilent in toate imprejurarile legate de desfasurarea activitatii de transporturi pe caile ferate, auto si de navigatie civila si sa actioneze pentru preintimpinarea si inlaturarea oricaror fapte care ar putea pune in pericol siguranta circulatiei sau ar stinjeni in orice mod activitatea de transporturi;
- b) sa respecte cu exigenta regulile de circulatie, itinerarul si programul de mers al mijloacelor de transport pe caile ferate, auto si de navigatie civila si sa nu foloseasca mijloace de transport care au defectiuni tehnice de natura sa pericliteze siguranta circulariei sau a navigatiei;
- c) sa aplice cu strictete normele cu privire la exploatarea, intretinerea si repararea mijloacelor de transport pe calea ferata, auto si de navigatie civila ce ii sunt incredintate.

Sectiunea a III-a

Indatoririle personalului cu functii de conducere

Art.13. – Personalul cu functii de conducere din unitatile de transporturi, pe langa indatoririle prevazute la art. 11., are si urmatoarele indatoriri principale:

- a) sa aplice consecvent principiul muncii si conducerii colective si sa informeze periodic personalul unitatii asupra modului de realizare a sarcinilor;
- b) sa aduca la cunostinta personalului in subordine obligatiile si raspunderile ce-i revin, sa organizeze astfel instruirea icit sa asigure ansusirea integrala a instructiunilor de serviciu, a celor privind siguranta circulatiei si securitatea mijloacelor de transport. Conducatorii de unitati si cei care au sarcini de instruire si control raspund disciplinar in cazul cind personalul in subordine savurseste abateri ce sunt datorate lipsei de instruire;
- c) sa dea dispozitii ferme si precise, asigurind conditiile enecesare pentru executarea lor intocmai si la timp;
- d) sa ia masuri pentru asigurarea conditiilor corespunzatoare de protectie a muncii si de respectare a reglementarilor in vigoare in aceasta materie, sa asigure desfasurarea sistematica a unor actiuni educative si de propaganda in vederea crearii opiniei de masa pentru respectarea normelor de protectie a muncii;
- e) sa organizeze si sa asigure perfectionarea pregatirii profesionale a personalului, precum si verificarera periodica a acestuia;
- f) sa cunoasca aptitudinile, gradul de pregatire si comportare a personalului in subordine, indeosebi a acelor care ocupa functii care

- concura la siguranta circulatiei pe caile ferate, auto si a navigatiei; sa asigure, in conditiile legii,selectia personalului pe baze stiintifice, in raport cu pregatirea profesionala si aptitudinile fizice si psihice ce se cer pentru postul ce-l ocupa. Incadrarea, mentinerea sau promovarea celor care nu au notele de calificare cerute, nu cunosc sau nu-si insusesc sarcinile de serviciu ori care prin comportarea lor pericliteaza buna desfasurare a activitatii, atrage raspunderea directa a conducatorilor;
- g) sa puna la dispozitia personalului, potrivit specificului muncii si conditiilor avute in vedere la stabilirea normelor de munca, mijloacele de transport, instalatiile, utilajele, aparatele si uneltele, in vederea utilizarii depline a capacitatii de transport si de productie, precum si a folosirii complete si eficiente a timpului de lucru;
 - h) sa introduca si sa generalizeze metode noi de imbunatatire a muncii;
 - i) sa organizeze prevenirea si stingerea incendiilor si sa asigure dotarea si intretinerea retelei de alarmare si de instalatii destinate stingerii incendiilor, precum si dotarea locurilor de munca si a lucratorilor pentru interventie in caz de incendiu, dupa specificul bunurilor care se protejeaza;
 - j) sa organizeze paza si sa reglementeze accesul in unitate;
 - k) sa organizeze si sa asigure buna functionare a serviciului pe schimburi, iar in afara programului de lucru, serviciul de permanenta a conducerii pe unitate, in functie de importanta si caracterul specific al acesteia;
 - l) sa ia masuri pentru reducerea consumurilor de carburanti prin utilizarea rationala a parcului de locomotive, auto si a flotei, a masinilor si utilajelor, precum si pentru utilizarea rationala a energiei electrice si termice.

CAPITOLUL III

Relatiile de serviciu

Art.14. – Relatiile de serviciu intre persoanele incadrate in munca in unitatile de transporturi sunt relatii de ierarhie administrativa si relatii de subordonare operativa.

Art.15. – In cadrul relatiilor de ierarhie administrativa, fiecare persoana incadrata in munca este subordonata direct unui singur sef ierarhic.

Transmiterea dispozitiilor legate de ierarhia administrativa se face prin conducatorii ierarhici directi. Conducatorii ierarhici pot transmite dispozitii si nemijlocit; in acest caz, cel care a primit dispozitia este obligat sa informeze pe conducatorul sau ierarhic direct.

Art.16. – In cadrul relatiilor de subordonare operativa, persoanele incadrate in munca sunt subordonate pe linie de specialitate la diferite nivele de organizare a unitatilor din reteaua de transporturi. Relatiile de subordonare operativa se stabilesc prin ordine si instructiuni ale ministerului trenporturilor si telecomunicatiilor.

Art.17. – Conducatorii sunt obligati sa dea dispozitii in limita competentei lor, sa pretinnda executarea intocmai a dispozitiilor date si a instructiunilor de serviciu si sa controleze executarea acestora. Dispozitiile date trebuie sa fie conforme cu legile si instructiunile de serviciu si sa nu lezeze onoarea si demnitatea celor ce urmeaza a le executa.

Conducatorii raspund de legalitatea si temeinicia dispozitiilor date, precum si de consecintele acestora. Ei sunt obligati sa se convinga ca dispozitiile date verbal au fost intelese de ceio care urmeaza sa le execute.

Art.18. – Personalul este obligat sa execute intocmai si la timp dispozitiile primite.

Daca persoana care primeste dispozitia considera ca aceasta este ilegala sau ca executarea ei ar pune in pericol siguranta transporturilor, viata personalului si a calatorilor sau ar putea provoca avarii ori distrugerea unor instalatii sau bunuri, trebuie sa raporteze da indata asupra acestor imprejurari celui care a dat dispozitia; daca acesta isi mentine dispozitia, persoana respectiva, pe proprie raspundere, poate sa nu o execute, raportind conducatorului ierarhic imediat superior celui care a dat dispozitia. Aceste cazuri se vor analiza de indata, luindu-se masuri de prevenire a unor situatii similare si de stabilire a responsabilitatilor.

Art.19. – Raportul asupra indeplinirii dispozitiilor trebuie sa corespunda intru totul realitatii. De asemenea, toate informatiile ce se transmit sau se raporteaza trebuie sa fie exacte si date la termenele stabilite sau in timp util atunci cind se fac din proprie initiativa.

Art.20. – Persoanele incadrate in munca din unitatile de transporturi sunt obliogate sa manifeste in relatiile lor respect si ajutor reciproc.

Personalul care prin natura functiilor vine in contact cu publicul trebuie sa aiba o tinuta si o comportare corespunzatoare, sa dea dovada de solitudine si principialitate si sa rezolve toate problemele in spiritul legalitatii.

CAPITOLUL IV

Controlul in unitati

Art.21. – Controlul in unitatile de transporturi privind activitatile de exploatare, intretinere si reparatii a mijloacelor de transport, precum si asupra modului in care se respecta ordinea si disciplina, se realizeaza prin:

- a) controlul ierarhic curent, care se efectueaza de catre fiecare conducator ierarhic asupra activitatii personalului din subordine directa, avind caracter permanent si sistematic;
- b) controlul ierarhic programat, care se efectueaza de catre conducatorul unei unitati sau delegatul sau la unitatile subordonate, avind caracter periodic si cuprinzind mai multe domenii de activitate;
- c) controlul ierarhic prin sondaj, care se efectueaza in baza unui program sau inopinat, de catre conducatorii ierarhici sau delegatii acestora, asupra activitatii celor in subordine;
- d) controlul programat pe linia subordonarii operative, care se efectueaza de catre conducatorii compartimentelor functionale ale unei unitati sau delegatii acestora, la unitatile subordonate, limitat la domeniul de specialitate respectiv si avind caracter periodic;
- e) controlul curent de specialitate, care se efectueaza asupra celor subordonati pe linie operativa.

Prin control se realizeaza totodata indrumarea personalului in indeplinirea obligatiilor de serviciu.

Art.22. – Modul de organizare si efectuare a controalelor se stabileste potrivit legii, prin ordine si instructiuni ale ministerului transporturilor si telecomunicatiilor.

Art.23. – Constatarile facute cu ocazia controalelor se aduc la cunostinta celor controlati si conducatoruilor directi ai acestora, atat pe parcursul controlului, cit si la sfirsitul acestuia, stabilindu-se masurile ce se impun a fi luate, termenele si responsabilitatile, care se inscriu in registrul unic de control, conform reglementarilor legale.

Conducatorii ierarhici sunt obligati sa urmareasca aducerea la indeplinire a masurilor stabilite ca urmare a controalelor efectuate.

CAPITOLUL V

Recompense si modul cum se acorda

Art. 24. – Recompensele constituie mijloacele prin care sunt stimulati in munca cei care-si indeplinesc exemplar sarcinile de serviciu.

Recompensele se pot acorda, dupa caz, celor care:

- a) saviresc acte de curaj, de edvotament sau eroism in legatura cu activitatea de transport;

- b) depun o activitate deosebita si dovedesc initiativa pentru preintimpinarea evenimentelor, avariilor sau altor situatii care ar putea produce pagube ori intreruperea transporturilor;
- c) au o contributie deosebita in reabilitarea activitatii de transporturi si pentru inlaturarea efectelor unor avarii sau calamitati;
- d) depun o activitate exemplara pentru depasirea sistematica a sarcinilor de plan, păstrarea si apărarea avutului obștesc, obținerea unor importante economii de materiale, combustibili si energie sau se evidentiaza prin alte realizări importante in munca;
- e) manifesta inițiativa creatoare in rezolvarea sarcinilor de serviciu sau in anumite acțiuni prin care se imbunatatesc nivelul exploatării, nivelul tehnic si de intretinere a mijloacelor de transport, a utilajelor si instalațiilor, pregătirea profesionala si starea de disciplina a personalului, productivitatea muncii si eficienta economica a lucrărilor;
- f) realizează lucrări de o mare complexitate sau care intr-un timp scurt necesita un volum mare de munca si prin care se rezolva probleme de serviciu la un nivel superior;
- g) prin activitatea lor obțin orice alte realizări importante pentru bunul mers al unitatii.

Pentru a-si atinge scopul, recompensele se vor acorda imediat ce s-au constatat meritele ce le indreptatesc.

Secțiunea I

Recompense cu caracter general

Art.25. – Recompensele ce se pot acorda celor incadrati in munca sunt:

- a) mulțumirea verbala sau in scris;
- b) evidențierea in munca;
- c) înscrierea pe tabloul de onoare al unitatii;
- d) înscrierea in cartea de onoare a unitatii;
- e) evidențierea prin citarea pe unitate, prin presa sau publicații ale Ministerului Transporturilor si Telecomunicațiilor;
- f) premii pentru cei care desfasoara o activitate deosebita, care previn accidente sau avarii sau care contribuie la înlăturarea urgenta a efectelor acestora;
- g) acordarea de trepte sau gradații la retribuiția tarifara cu reducerea vechimii minime, in condițiile prevăzute de lege;
- h) gratificații;
- i) ordine si medalii, tiluri de onoare, insigne, diplome de onoare si titluri distinctive;

j) alte recompense.

Secțiunea a II-a Recompense specifice

Art.26. – In afara recompenselor prevăzute in art.25, se pot acorda si următoarele recompense specifice:

- a) personalului din caile ferate, insigna „Pentru merit ceferist”;
- b) personalului din transporturile auto, insigna „Pentru merite in transporturile auto”;
- c) personalului din marina civila, insigna „Pentru merite in marina civila”.

Forma si caracteristicile insinelor si condițiile de acordare a acestora se stabilesc de Ministerul Transporturilor si Telecomunicațiilor cu acordul Uniunii sindicatelor din Întreprinderile de transporturi si telecomunicații.

Secțiunea a III – a Procedura de acordare a recompenselor

Art.27. – Recompensele se acorda sau, după caz, se propun de către conducătorii ierarhici. De asemenea, pot propune acordarea de recompense conducătorii de compartimente, organele de control, precum si colectivele de lucru din care face parte persoana respectiva. Acordarea recompenselor se face cu consultarea organului de partid si a celui de sindicat.

Recompensele se acorda după cum urmează:

- a) mulțumirea verbala si mulțumirea scrisa, de șefii ierarhici, incepind cu seful de echipa, sau de organele de conducere colectiva ale unitatii;
- b) evidențierea in munca si înscrierea in tabloul de onoare al unitatii, de conducătorii ierarhici, incepind cu seful de serviciu, cu acordul adunării grupei sindicale;
- c) înscrierea in cartea de onoare a unitatii, evidențierea prin citare pe unitate, prin presa sau publicații ale Ministerului Transporturilor si Telecomunicațiilor, de directorii de întreprinderi si unitati exterioare, directorii generali ai regionalelor de cai ferate, comandantii flotelor maritime, de pescuit oceanic si fluviale, directorii generali ai centralelor industriale si de construcții, ministrul sau adjuncții acestuia;
- d) premii pentru cei care desfasoara o activitate deosebita, care previn accidente sau avarii sau care contribuie la înlăturarea urgenta a efectelor acestora, la propunerea sau de către organele de conducere colectiva ale unitatilor, conform competentelor stabilite prin lege;

- e) acordarea de trepte sau, după caz, gradații la retribuiția tarifara, cu reducerea vechimii minime, si alte recompense in condițiile prevăzute de lege, de directorii întreprinderilor, directorii generali ai regionalelor de cai ferate, comandantii flotelor maritime, de pescuit oceanic si fluviale, directorii generali ai centralelor industriale si de construcții, ministrul sau adjunctii acestuia sau de organele de conducere colectiva ale unitatilor, potrivit competentelor;
- f) acordarea insinelor de merit specifice activitatilor de transporturi, de ministru sau adjunctii acestuia si de organul de conducere colectiva al ministerului;
- g) gratificații si alte recompense prevăzute de lege.

Stabilirea prin asimilare a functiilor ai caror titulari au dreptul da a acorda recompense se face prin ordinul ministrului transporturilor si telecomunicatiilor, cu acordul Comitetului Uniunii sindicatelor din intreprinderile de transporturi si telecomunicații, prin echivalare cu cele prevăzute la lit. a) – c) din prezentul articol.

Recompensele acordate nu pot fi anulate sau modifocate de către conducătorii ierarhici ai celor care le-au acordat, decit in situatia in care cei care le-au acordat si-au depasit competenta.

Daca activitatea desfasurata de o prsoana incadrata in munca justifica acordarea unei recompense ce depaseste competenta de acordare a conducatorului ierarhic direct, acesta poate face propunerea conducatorului ierarhic competent.

Recompensele pot fi acordate, in limita competentei, atat personalului unitatii cit si celor detasati.

Conducatorii ierarhici pot primi recompense atat pentru merite personale cit si pentru rezultatele bune ale unitatilor sau compartimentelor pe care le conduc.

Art.28. – Recompensele acordate se aduc la cunostinta celor carora li s-a acordat, precum si colectivului de munca in care isi desfasoara activitatea si se trec in fisa sau dosarul personal al celui recompensat.

CAPITOLUL VI

Sanctiunile disciplinare, procedura aplicarii lor, caile de atac

Sectiunea I Abateri disciplinare

Art.29. – Incalcarea cu vinovatie de catre persoana incadrata in munca, indiferent de functie sau postul pe care-l ocupa, a obligatiilor de serviciu, inclusiv a normelor de comportare, constituie abatere disciplinara.

Daca faptele sunt savirsite in astfel de conditii incit potrivit legii penale constituie infractiuni, faptuitarii vor fi sanctionati si potrivit legii penale.

Raspunderea penala, administrativa sau materiala ori aplicarea unor masuri de influentare obsteasca nu exclud raspunderea disciplinara pentru fapta savirsita, daca prin aceasta s-au incalcat si obligatiile de munca.

Art.30. – Se considera abateri disciplinare ale personalului din unitatile de transporturi urmatoarele fapte:

- a) organizarea sau executarea unei operatii ori lucrari, darea unei dispozitii pentru executarea acesteia, care au condus sau puteau conduce la intreruperea transporturilor, avarierea mijloacelor de transport, pagube materiale, accidente de munca;
- b) incalcarea regulilor si disciplinei in axploatarea, intretinerea, administrarea si repararea mijloacelor de transport si in conducerea prin dispecer a transporturilor;
- c) sustragerea sub orice forma de bunuri si valori apartinand unitatii;
- d) incalcarea regulilor privind activitatile de protectie a muncii, prevenirea si stingerea incendiilor si accesul in unitati;
- e) introducerea sau consumul de bauturi alcoolice in incinta unitatii sau la locul de munca, prezentarea la serviciu in conditii necorespunzatoare efectuarii serviciului, precum si efectuarea serviciului sub influenta alcoolului, introducerea sau consumul neautorizat de bauturi alcoolice pe mijloacele de transport;
- f) incalcarea regulilor privind apararea secretului de stat si de serviciu;
- g) neprezentarea la solicitarea conducerii pentru inlaturarea urmarilor accidentelor, avariilor, incendiilor, in scopul restabilirii grabnice a transporturilor;
- h) nerespectarea programului de lucru, neprezentarea la ora prevazuta pentru intrarea in schimb sau parasirea serviciului inainte de sosirea persoanei din schimbul urmator, neprezentarea la data si ora stabilite de unitate pentru constituirea sau completarea echipajelor de schimb la nave;
- i) nerespectarea in timpul serviciului a regimului de lucru stabilit, incalcarea disciplinei tehnologice;
- j) efectuarea in timpul programului a unor lucrari ce nu au legatura cu obligatiile de serviciu;
- k) nerespectarea ordinii, curateniei si neluarea masurilor necesare pentru folosirea corespunzatoare si intretinerea bunurilor unitatii;

- l) folosirea abuziva a mijloacelor de transport, precum si a bunurilor apartinand unitatii;
- m) necompletarea sau completarea necorespunzatoare a evidentelor, precum si comunicarea de date sau informatii inexacte sau necomplete;
- n) neparticiparea la instructaje, cursuri de pregatire profesionala, analiza activitatii periodice sau alte activitati destinate ridicarii nivelului profesional;
- o) neprezentarea la controalele si verificarile periodice privind starea sanatatii si aptitudinilor si la examenele psihologice ale personalului din siguranta circulatiei transporturilor;
- p) neincunostiintarea sefilor ierarhici asupra unor deficiente de natura a stinjeni activitatea normala a transporturilor;
- q) incalcarea regulilor de comportare in relatiile de serviciu; neindeplinirea obligatiilor de serviciu cuprinse in regulamentele de organizare si functionare a unitatilor.

Art.31. – Constituie, de asemenea, abateri disciplinare si urmatoarele fapte savirsite de conducatori in masura in care acestea le reveneau ca obligatii, potrivit reglementarilor in vigoare;

- a) neindeplinirea atributiilor de organizare, coordonare si control;
- b) neexecutarea obligatiilor privind indrumarea personalului in subordine in legatura cu atributiile de serviciu; neluarea unor masuri ferme privind indeplinirea la timp si in bune conditii a obligatiilor ce reveneau acestuia;
- c) abuzul de autoritate fata de personalul in subordine, stirbirea autoritatii sau afectarea demnitatii acestuia;
- d) aplicarea in mod nejustificat a unor sanctiuni, acordarea nejustificata a unor recompense sau luarea altor masuri nedrepte ori cu incalcarea dispozitiilor legale.

Enumerarea faptelor aratate in art.30 si 31 nu este limitativa, sanctiunile disciplinare putindu-se aplica si pentru nerespectarea oricaror alte obligatii de serviciu prevazute in lege, in prezentul statut sau in instructiunile de serviciu.

Art.32. – Conducatorii trebuie sa ia masuri in vederea prevenirii abaterilor disciplinare ale personalului, potrivit obligatiilor ce le revin, iar atunci cind faptele s-au savirsit, sa aplice, potrivit competentelor stabilite, sanctiunile disciplinare fara intirziere si cu toata exigenta sau, dupa caz, sa sezeze si sa propuna masurile corespunzatoare, in raport cu gravitatea faptelor.

Odata cu aplicarea sanctiunii, conducatorul este obligat sa atraga atentia persoanelor in subordine asupra indatoririlor lor de serviciu sau sa puna in

discutia colectivului de munca abaterea savirsita. Dezbaterea in colectivul de munca a abaterii disciplinare trebuie sa constituie un prilej de analiza tovaraseasca a comportarii celui sanctionat si de afirmare a opiniei colective impotriva abaterii savirsite.

Art.33. – Sanctiunile disciplinare aplicate trebuie sa aiba scop educativ, sa contribuie la indreptarea celui care a savirsit abaterea si, prin caracterul lor exemplar, sa constituie o avertizare pentru intregul personal.

Sanctiunile disciplinare se au in vedere la stabilirea aprecierilor si a calificativelor anuale ale personalului precum si la promovarea in functie.

Art.34. – persoanelor incadrate in munca nu li se poate aplica, pentru o fapta care constituie abatere disciplinara, decit o singura sanctiune disciplinara, cu caracter general sau specific, chiar daca cu acest prilej au fost incalcate mai multe indatoriri de serviciu. Este interzisa aplicarea de sanctiuni colective intregului personal al unitatii sau unui compartiment de munca.

Sectiunea a II-a Sanctiuni disciplinare cu caracter general

Art.35. – Sanctiunile disciplinare ce pot fi aplicate sunt:

- a) mustrare;
- b) avertisment;
- c) retragerea uneia sau mai multor gradatii ori trepte de retributie pe o perioada de 1 – 3 luni sau, in cazul celor incadrati cu retributia la nivelul de baza, diminuarea acesteia cu 5 – 10 % pe aceeasi perioada;
- d) reducerea retributiei si reducerea indemnizatiei de conducere pe o durata de 1 – 3 luni cu 5–10 % in cazul celor ce ocupa functii de conducere cu retributii fixe;
- e) retrogradarea in functie sau in categorie, in cadrul aceleiasi profesii, pe o durata de 1 – 3 luni;
- f) desfacerea disciplinara a contractului de munca.

Art.36. – Mustrarea se aplica, de regula, celui care a savirsit, pentru prima oara, o abatere de mica importanta.

Art.37. – Avertismentul se aplica celui care repeta abaterea pentru care a fost sanctionat cu mustrare sau care prin incalcarea obligatiilor sale de munca si a normelor de comportare in unitate, poate influenta bunul mers al unitatii.

Art.38. – Retragerea uneia sau mai multor gradatii ori trepte de retribuire pe o perioada de 1 – 3 luni sau in cazul celor incadrati cu o retributie la nivelul de baza, diminuarea acesteia cu 5 – 10 %, se aplica celui care repeta

abaterea pentru care a fost sanctionat cu avertisment sau incalca obligatiile sale de munca ori normele de comportare in unitate, influentind bunul mers al unitatii.

Art.39. – Reducerea retributiei si reducerea indemnizatiei de conducere pe o durata de 1 – 3 luni cu 5 – 10 % se aplica personalului de conducere care repeta abaterile pentru care a fost sanctionat cu avertisment sau care a savirsit abateri prin incalcarea obligatiilor de munca ori a normelor de comportare in unitate, influentind prin aceasta bunul mers al unitatii.

Art.40. – retrogradarea in functie sau categorie se aplica celor care repeta abaterile pentru care au fost sanctionati conform prevederilor art.38 si 39, ori incalca obligatiile de munca sau normele de comportare in unitate cu urmari grave asupra bunului mers al unitatii.

Art.41. – Desfacerea disciplinara a contractului de munca se aplica celui care savirseste o abatere foarte grava prin efectul produs asupra bunului mers al unitatii ori incalca in mod repetat obligatiile sale de munca, inclusiv normele de comportare in unitate.

Urmatoarele abateri pot fi sanctionate cu desfacerea disciplinara a contractului de munca:

- a) fapte care au produs sau care ar fi putut produce accidente, evenimente, deranjamente, avarii sau deteriorari cu consecinte grave privind siguranta transporturilor;
- b) sustragerea sub orice forma de bunuri apartinand unitatii;
- c) prezentarea la serviciu sau efectuarea acestuia sub influenta bauturilor alcoolice, precum si consumarea lor in timpul serviciului.

Sectiunea a III-a Sanctiuni disciplinare specifice

Art.42. – In afara de sanctiunile disciplinare prevazute de art.35, se pot aplica si urmatoarele sanctiuni specifice:

1. Personalului din unitatile de cale ferata:

- a) retragerea disciplinara, pe o perioada de 1 – 6 luni, din functiile care concura la siguranta circulatiei trenurilor si trecerea intr-o functie inferioara, corespunzator pregatirii profesionale, in aceeasi sau in alta localitate;
- b) inlocuirea disciplinara din functii care concura la siguranta circulatiei trenurilor si trecerea in alta munca corespunzatoare pregatirii profesionale, in aceeasi sau in alta localitate.

Art.43. – Retragerea disciplinara, pe o perioada de 1 – 6 luni, din functiile care concura la siguranta circulatiei trenurilor si trecerea intr-o functie

inferioara, corespunzatoare pregatirii profesionale, in aceeasi sau in alta localitate, se aplica numai pentru abateri de la regulile si dispozitiile din activitatea de siguranta circulatiei trenurilor si consta in inlaturarea temporara, pe aceeasi perioada, a celui vinovat din anumite functii care concura la aceasta activitate.

Art.45. – Inlocuirea disciplinara din functii care concura la siguranta circulatiei trenurilor si a transporturilor auto si trecerea in alta munca corespunzatoare pregatirii profesionale se aplica pentru abateri repetate sau o singura abatere deosebit de grava de la regulile si dispozitiile din activitatea de siguranta circulatiei si are drept efect interdictia de a ocupa anumite functii care concura la aceasta activitate.

Art.50. – organul care a aplicat sanctiunile specifice prevazute la art. 42 pct. 1, lit. b), pct.2 lit. b) si pct. 3 lit. d) va putea dispune ca, dupa expirarea unei perioade de cel putin un an, cel sanctionat sa revina intr-o functie care concura la siguranta circulatiei trenurilor, auto sau a navigatiei civile.

Sectiunea a IV – a Procedura de aplicare a sanctiunilor disciplinare

Art.51. – Pentru aplicarea sanctiunilor disciplinare se va face o cercetare prealabila a faptei de catre conducatorul unitatii, de conducatorii ierarhici superiori sau de unul sau mai multi delegati ai acestora.

In cursul cercetarilor se vor administra si analiza toate dovezile necesare pentru stabilirea completa si exacta a faptelor care constituie abateri disciplinare si a imprejurarilor in care au fost savirsite.

Persoana incadrata in munca supusa cercetarii va fi ascultata in toate cazurile, iar apararile si sustinerile sale vor fi verificate cu toata exigenta. Pentru aflarea adevarului si stabilirea exacta a situatiei de fapt, pot fi ascultate orice alte persoane care au cunostinta sau pot da lamuriri asupra faptelor si imprejurarilor. Declaratiile celor ascultati se consemneaza in scris si se semneaza de catre acestia dupa ce, in prealabil, s-a stabilit identitate lor.

In cazul in care cercetarile s-au efectuat de organul competent a aplica sanctiunea, constatarile si concluziile acestuia vor fi consemnate intr-un proces verbal, pe baza caruia se va aplica sanctiunea. Atunci cind competenta de aplicare a sanctiunii apartine altei persoane decit cea care a facut cercetarea, dosarul de cercetare se va inainta acelei persoane in vederea aplicarii sanctiunii.

Art.52. – La stabilirea sanctiunilor disciplinare se va tine seama de:

a) cauzele, gravitatea faptei si imprejurarile in care a fost savirsita;

- b) gradul de vinovatie a celui care a comis fapta;
- c) urmarile abaterii savirsite, iar in cazul sunt mai multi vinovati, masura in care fiecare din ei a contribuit la producerea acestor urmari;
- d) daca cel in cauza a mai avut si alte abateri, timpul de cind se afla in functia pe care o indeplineste si modul de comportare in serviciu.

La stabilirea sanctiunilor disciplinare, prevazute la art.35 lit. c), d) si e), se va avea in vedere si faptul daca pentru neindeplinirea acelor indatoriri de serviciu s-a diminuat retributia tarifara conform sistemului de retribuire in vigoare ori s-a aplicat o amenda.

In cazul repetarii unei abateri de aceeasi gravitate, sanctiunile disciplinare se aplica, de regula, in mod progresiv.

Art.53 – In scopul asigurarii desfasurarii nestingherite a cercetarilor, pentru abateri disciplinare grave, personalul poate fi obligat sa stea la dispozitia organelor de cercetare pe timpul strict necesar, fara a-si indeplini atributiile functiei. In acest caz, conducatorii ierarhici vor lua masuri pentru asigurarea desfasurarii normale a serviciului la locul de munca.

Masura prevazuta la alin.1, a carei durata nu va putea depasi 15 zile, se ia de conducatorul care face sau a dispus efectuarea cercetarilor, ori de conducatorii ierarhici superiori acestora si se comunica in scris celor in cauza. Atunci cind a fost dispusa de catre un conducator inferior celui indreptatit a incadra in munca persoana respectiva, masura va fi supusa confirmarii conducatorului cu competenta de incadrare in munca, in termen de cel mult 3 zile.

In aceasta perioada, cel supus cercetarii va putea fi folosit la indeplinirea altor activitati si va primi retributia tarifara de incadrare, sporul de vechime si, dupa caz, alocatia de stat pentru copii, plata urmind a se face pe baza confirmarii scrise a organului de cercetare ca a stat la dispozitia sa. In cazul constatarii nevinovatiei celui cercetat, acestuia i se va plati si diferenta pana la suma rezultata din calculul retributiei sale medii realizate in ultimele 3 luni anterioare masurii luate.

La expirarea termenului prevazut la alin.2, persoana respectiva reintra in drept in indeplinirea functiilor avute, daca sanctiunea disciplinara aplicata nu implica modificarea sau incetarea contractului de munca.

Art.54. – Sanctiunile disciplinare se aplica, sau dupa caz, se propun de conducatorii directi, de conducatorii ierarhici superiori ori de organele de conducere colectiva ale unitatii sau ale unitatii ierarhic superioare. De asmenenea, pot fi propuse de catre sefi de compartimente si de organele de control.

In cazul incalcarii normelor privind ordinea si disciplina la locul de munca, colectivul compartimentului sau, dupa caz, al navei din care face

parte cel vinovat poate sa ia in dezbateri abaterea savirsita si sa ceara conducerii unitatii aplicarea sanctiunii disciplinare, inclusiv desfacerea contractului de munca.

Sanctiunile disciplinare se aplica dupa cum urmeaza:

- a) mustrarea si avertismentul, de conducatorii ierarhici, incepind cu seful de serviciu sau de organele de conducere colectiva ale unitatilor;
- b) retragerea uneia sau mai multor gradatii ori trepte de retribuire pe o perioada de 1-3 luni sau, in cazul celor incadrati cu retributia la nivel de baza, diminuarea acesteia cu 5-10 %, pe aceeaasi perioada, reducerea retributiei si reducerea indemnizatiei de conducere pe o durata de 1-3 luni cu 5-10 %, precum si retragerea in functie sau in categorie, in cadrul aceleiasi profesii, pe o durata de 1-3 luni, de organele de conducere colectiva ale unitatilor sau, dupa caz, de conducatorul unitatii, potrivit competentelor de incadrare in munca;
- c) desfacerea contractului de munca, de organele de conducere colectiva, sau, dupa caz, de conducatorul unitatii, potrivit competentelor de incadrare in munca, cu consultarea organelor sindicale.

Sanctiunile disciplinare specifice prevazute de art. 42 pct.1, lit. a) si b), pct.2 lit. a) si b), si pct. 3, lit.c) si d) se aplica, dupa caz, de organele de conducere colectiva, de conducatorul unitatii sau de organul ierarhic superior, potrivit competentelor de incadrare in munca, iar cele prevazute de art.42 pct.3 lit.a) si b), de comandantii navelor.

Orice conducator poate aplica sanctiunile corespunzatoare competentei sale personalului in subordine. Competenta de sanctionare apartine si celui care inlocuieste temporar pe conducatorul unitatii sau pe conducatorul ierarhic superior al acestuia.

In cazul in care sanctiunile disciplinare se aplica de conducatorii ierarhici superiori, masurile de aplicare a acestor sanctiuni, inclusiv comunicarea sanctiunii, se iau prin conducerea unitatii in care functioneaza cel sanctionat.

Ministrul transporturilor si telecomunicatiilor si adjunctii acestuia au dreptul sa aplice tuturor persoanelor incadrate in munca, subordonate ierarhic, orice sanctiune disciplinara din cele prevazute in prezentul statut.

Stabilirea prin asimilare a functiilor ai caror titulari au dreptul de a aplica sanctiuni disciplinare se face prin ordinul ministrului transporturilor si telecomunicatiilor, de acord cu Comitetul Uniunii sindicatelor intreprinderilor din transporturi si telecomunicatii, prin echivalarea cu cele prevazute la lit.a) – c) din prezentul articol.

Art.55. – Pentru abaterile disciplinare savirsite de o persoana incadrata in munca pe timpul detasarii, sanctiunile „mustrare” si „avertisment” se aplica

de unitatea la care lucratorul este detasat. Desfacerea disciplinara a contractului de munca se aplica numai de conducerea unitatii care l-a detasat. Celelalte sanctiuni se aplica de conducerea unitatii la care este detasat, cu acordul unitatii unde este incadrat.

Abaterile disciplinare savirsite de cei incadrati in munca pe timpul delegarii in alta unitate se sanctioneaza de conducerea unitatii care l-a delegat, la propunerea unitatii la care au fost delegati.

Ucenicii care se pregatesc la locul de munca, elevii si studentii care fac practica vor fi sanctionati, pentru abaterile disciplinare savirsite, potrivit actelor normative care reglementeaza pregatirea profesionala a acestora.

Art.56. – Cind pentru aceeasi abatere ori mai multe abateri aflate in strinsa legatura au fost cercetate persoane cu functii diferite sau din unitati diferite de transporturi, a caror vinovatie a fost stabilita, sanctiunile se aplica de conducatorul competent sa sanctioneze persoana cu functia cea mai mare, respectiv de conducatorul sau organul de conducere colectiva a unitatii superioare comune.

Art.57. – Sanctiunea disciplinara va fi stabilita si comunicata in scris persoanei incadrata in munca, in cel mult 30 zile de la data cind cel in drept a o aplica a luat la cunostinta de savirsirea abaterii; aplicarea sanctiunii nu se va face inasa mai tirziu de 6 luni de la data savirsirii abaterii. Dupa trecerea acestor termene, abaterile disciplinare nu mai pot fi sanctionate, cu exceptia faptelor care au facut obiectul unei anchete penale inceputa inainte de expirarea acestor termene. In acest caz, termenele sunt suspendate pe timpul anchetei penale.

Cei din vina carora nu s-au putut lua la timp masuri disciplinare sunt raspunzatori de neluarea acestor masuri.

In actul de comunicare a sanctiunii se va arata calea de atac, termenul de introducere a contestatiei si organul competent sa o solutioneze.

Sanctiunile disciplinare se aduc si la cunostinta colectivului de lucru din care face parte cel sanctionat.

Art.58. – Sanctiunile disciplinare sunt executorii de indata ce au fost comunicate, chiar daca impotriva lor s-a facut contestatie.

Toate sanctiunile ramase definitive se trec in fisa sau dosarul personal al celui sanctionat.

Art.59. – in cazul in care unitatea a facut plingere penala impotriva unei persoane incadrate in munca sau aceasta a fost trimisa in judecata pentru fapte penale incompatibile cu functia detinuta, conducerea unitatii o va suspenda din functie. Pe timpul suspendarii nu se platesc drepturile de retribuire.

In cazul constatarii nevinovatiei persoanei incadrate in munca suspendata din functie, aceasta are dreptul, pe timpul cit a fost lipsita de retributie din acesta cauza, la o despagubire calculata pe baza retributiei medii realizate in ultimele 3 luni anterioare suspendarii. Daca cei in cauza s-au incadrat intre timp intr-o functie cu o retributie inferioara sau a realizat alte cistiguri mai mici, despagubirea va consta, pentru perioada respectiva, in diferenta dintre retributia medie realizata pe ultimele 3 luni anterioare suspendarii si cistigul realizat intre timp.

Sectiunea a V-a

Caile de atac impotriva sanctiunilor disciplinare

Art.60. – Impotriva sanctiunii disciplinare, cel sanctionat poate face contestatie in scris in termen de 30 de zile de la comunicarea deciziei de sanctionare.

Contestatia impotriva sanctiunii disciplinare, cu exceptia desfacerii contractului de munca, se solutioneaza de catre:

- a) persoana care ocupa functia ierarhica imediat superioara celui care a aplicat sanctiunea;
- b) biroul consiliului oamenilor muncii al intreprinderii, respectiv al centralei industriale sau unitatii asimilate acesteia, pentru sanctiunea aplicata de conducatorul intreprinderii sau centralei industriale, respectiv al unitatii asimilate acesteia.
- c) Organul ierarhic imediat superior, pentru sanctiunile aplicate de consiliul oamenilor muncii al intreprinderii, respectiv centralei industriale sau unitatii asimilate acesteia.

Contestatia impotriva desfacerii disciplinare a contractului de munca se solutioneaza de catre judecatoria in raza careia isi are sediul unitatea sau de organul ierarhic superior, potrivit competentelor acestora. Contestatia formulata de personalul care concursa direct la siguranta circulatiei in transporturile pe caile ferate si auto, precum si la siguranta navigatiei, se solutioneaza de consiliul de disciplina constituit conform art.63.

Art.61. – Contestatia se face in scris si se depune la unitatea care a aplicat sanctiunea sau la organul ierarhic superior, la judecatoria sau la consiliul de disciplina, dupa caz. Contestatia adresata unui organ necompetent se inregistreaza si va fi inaintata de acesta organului competent sa o solutioneze, comunicandu-se petitionerului despre aceasta.

Art.62. – Organul ierarhic superior competent este obligat sa solutioneze contestatia in termen de 30 de zile de la primire, putind dispune mentinerea,

reducerea, inlocuirea sanctiunii aplicate cu una mai usoara sau anulara sanctiunii.

Pana la rezolvarea contestatiei, cel ce a facut-o poate sa o retraga sau poate depune memorii si alte acte justificative in completare.

Hotarirea se motiveaza si se comunica in scris, in termen de 5 zile de la pronuntare, atat celui in cauza, cat si unitatii, care va instiinta persoana care a aplicat sanctinea.

Art.63. – Consiliile de disciplina se organizeaza si functioneaza la Departamentul cailor ferate, Comandamentul marinei civile si Centrala transporturilor auto.

Consiliile de disciplina sunt constituite din cite trei membri, din care unul numit prin ordinul ministrului transporturilor si telecomunicatiilor, unul desemnat de Comitetul Uniunii sindicatelor din intreprinderile de transporturi si telecomunicatii, iar al treilea desemnat de comun acord de aceste organe. Functia de presedinte al consiliului de disciplina va fi indeplinita de unul din membrii acestuia, prin rotatie.

Art.64. – Consiliul de disciplina solutioneaza contestatia, cu citarea partilor, in termen de 30 de zile de la primirea acesteia, putind hotari mentinerea, inlocuirea sanctiunii cu una mai usoara sau anulara sanctiunii aplicate. Hotararea consiliului de disciplina se pronunta cu majoritate de voturi si se comunica partilor in termen de 5 zile de la pronuntare.

Impotriva hotararii consiliului de disciplina prin care s-a mentinut sau s-a anulat sanctiunea desfacerii contractului de munca, partea nemultumita poate face plingere la judecatoria in raza careia isi are sediul unitatea, in termen de 15 zile de la pronuntarea hotararii sau de la comunicare, daca a lipsit de la pronuntare. Plangerea se depune la consiliul de disciplina, care o va trimite de indata judecatoriei competente, impreuna cu dosarul cauzei.

Hotararea judecatoriei este definitiva si executorie.

Art.65. – Regulile privind organizarea si functionarea consiliilor de disciplina, precum si asigurarea conditiilor materiale, se stabilesc prin ordinul ministrului transporturilor si telecomunicatiilor, de comun acord cu Comitetul Uniunii sindicatelor din intreprinderile de transporturi si telecomunicatii.

Art.67. – Conducatorul ierarhic superior are dreptul sa agraveze sanctiunea disciplinara data de o persoana in subordine, daca apreciaza ca sanctiunea aplicata este prea usoara fata de gravitatea abaterii savirsite. Aceasta masura poate fi luata in termenele prevazute in art. 57 si numai daca sanctiunea nu a fost executata.

Art.68. – In caz de anulare a sanctiunilor prevazute la art.35 lit. c), d), e) si f) si la art. 42 pct.1 lit. a) si b), pct. 2, lit. a) si b), pct. 3 lit. c) si d), cel in

cauza are dreptul sa fie readus la nivelul retribuirii, in functia si locul de munca avute anterior aplicarii sanctiunii.

Dispozitiile art. 59 alin. 2 se aplica in mod corespunzator.

Sanctiunile anulate se vao sterge din fisa personala a celui sanctionat.

Art.69. – Conducatorul care a aplicat sanctiunea raspunde, dupa caz, disciplinar, material sau penal, atunci cand, cu rea credinta, a aplicat o sanctiune disciplinara care ulterior a fost anulata.

In cazul cand cel care a aplicat sanctiunea disciplinara sau organul ierarhic superior descopera, in apararea celui sanctionat, dovezi de nevinovatie care nu au fost cunoscute la data aplicarii sanctiunii, este obligat sa anuleze din oficiu sanctiunea.

Art.70. – Sanctiunile disciplinare definitive stabilite de organele administrative precum si hotararea consiliilor de disciplina pot fi revizuite in cazul cand se descopera dovezi noi, de natura sa stabileasca nevinovatia celor in cauza sau din care sa rezulte ca vinovatia acestora este mai mica.

Cererea de revizuire se face in termen de 30 de zile de la data cand cel sanctionat a luat cunostinta de noile dovezi si se solutioneaza de conducatorul care a stabilit sanctiunea, respectiv organul ierarhic administrativ sau de consiliul de disciplina care a solutionat contestatia, in cel mult 30 de zile de la primirea cererii.

Desfacerea contractului de munca ramasa definitiva prin hotarare judecatoreasca este supusa revizuirii potrivit Codului de procedura civila.

Art.71. – Sanctiunile disciplinare aplicate – cu exceptia celor prevazute la art. 35 lit. f), art. 42 pct.1 lit. b), pct.2 lit. b) si pct. 3 lit. d) – se considera a nu fi fost luate daca, timp de un an de la executare, persoana incadrata in munca nu a mai savarsit o alta abatere. Masura nu priveste efectele banesti ale sanctiunii aplicate.

In cazul cand cel sanctionat nu a mai savarsit intre timp nici o abatere disciplinara si a dovedit prin intreaga sa comportare in munca ca sanctiunea si-a atins scopul educativ, cei care au aplicat-o vor putea dispune, cu consultarea organelor de partid si acelor sindicale, chiar mai inainte de expirarea termenului de un an, dar nu mai devreme de 6 luni de la executarea sanctiunii, ca acesta sa fie considerata a nu fi fost luata. Masura nu priveste efectele banesti ale acesteia.

Ridicarea sanctiunii se consemneaza in fisa personala.

CAPITOLUL VII

Masuri pentru asigurarea drepturilor personalului

Art.72. – Personalul din unitatile de transporturi poate face reclamatii la conducatorii ierarhici superiori cu privire la unele masuri in legatura cu serviciul, prin care poate fi vatamat in interesele lui legitime.

Reclamatiiile trebuie sa se adreseze conducatorului nemijlocit, iar in cazul in care problema nu a fost rezolvata de acesta, cei in cauza se pot adresa pe cale ierarhica conducatorului imediat superior. Este interzis ca in reclamatiiile scrise inaintate prin posta sa fie trecute date cu caracter secret. Reclamatiiile trebuie sa se refere numai la persoana celui in cauza si sa fie facute in limitele politetii.

Art.73. – Conducatorul care a primit reclamatia este obligat sa o examineze in cel mai scurt timp, dar nu mai tarziu de termenele prevazute de lege si, daca o va gasi intemeiata, sa ia imediat masurile corespunzatoare. Daca solutionarea reclamatiei nu intra in competenta sa, conducatorul care a primit-o va sesiza pe conducatorul care are aceasta competenta. In toate cazurile, cel care a facut reclamatia va fi incunostiintat despre masurile luate.

Art.74. – Conducatorul care a savarsit o nedreptate sau a luat o masura nelegala fata de o persoana in subordine, pentru motivul ca a facut o reclamatie sau sesizare, va fi sever sanctionat.

CAPITOLUL VIII

Organizarea timpului de munca

Art.75. – Masurile referitoare la organizarea timpului de munca in unitatile de transporturi vor fi stabilite de conducatorii acestor unitati, impreuna cu organele sindicale, tinand seama de profilul si specificul unitatii, aducandu-se la cunostinta persoanelor incadrate in munca, direct sau prin afisare:

- a) ora inceperii si ora terminarii programului de lucru;
- b) modul de organizare a lucrului – in schimburi, tura, turnus, program de exploatare sau alte forme specifice activitatii - , cu indicarea duratei si conditiilor in care se face predarea si preluarea lucrului;
- c) durata pauzelor pentru alimentarea si ingrijirea copilului, acordate femeilor cu copii in virsta de pana la 9 – 12 luni, dupa caz, si orele cand urmeaza a fi acordate; cazurile in care pauzele pot fi cumulate prin reducerea programului de munca;
- d) modul de organizare a serviciului pe unitate;
- e) modul de acordare a zilei de repaus saptamanal, in cazurile in care repausul nu poate fi asigurat duminica;

- f) modul in care se tine evidenta prezentei personalului – pontaj, condica de prezenta sau altele asemenea - , precum si evidenta orelor efectuate pweste program;
- g) modul cum se face programarea concediilor de odihna, precum si modul cum se tine evidenta acestora, a concediilor de boala, invoirilor, concediilor fara plata si a concediului de studii;
- h) regulile privind accesul in unitate, circulatia in cadrul acesteia a personalului si a persoanelor straine; determinarea locului de muinca unde accesul sau circulatia este permisa numai in conditii anume stabilite; asigurarea exercitarii controlului asupra respectarii acestor reguli.

CAPITOLUL IX

Dispozitii finale

Art.76. – Functiile care concura la siguranta circulatiei trenurilor si la transporturile auto si la siguranta navigatiei civile, in sensul prezentului statut, precum si functiile din aceasta categorie in care pot fi trecuti cei sanctionati potrivit art. 42 pct.1 lit. a) si b), pct.2 lit. a) si b), si pct.3 lit. c) si d), se stabilesc prin ordinul ministrului transporturilor si telecomunicatiilor, de acord cu Comitetul Uniunii sindicatelor din intreprinderile de transporturi si telecomunicatii.

Art.77. – Unitatile de transporturi din Ministerul Transporturilor si Telecomunicatiilor in care se aplica prezentul statut sunt obligate sa-l aduca la cunostinta intregului personal. In contractele de munca ale persoanelor nou incadrate se va mentiona ca acestea au luat cunostinta de prevederile statutului disciplinar.

Art.78. – In scopul cunoasterii prevederilor statutului disciplinar al personalului din unitatile de transporturi, dispozitiile acestuia se vor studia in scolile subordonate ministerului.

Abaterile in legatura cu siguranta circulatiei in transporturi pe calea ferata si auto, precum si cu siguranta navigatiei, in raport cu gravitatea lor, vor fi prelucrate cu toti lucratorii din unitate sau vor fi aduse la cunostinta prin afisare la locul de munca.

Art.79. – In masura in care [prezentul statut nu prevede altfel, dispozitiile sale se completeaza cu celelalte prevederi ale legislatiei muncii.

DIRECTIA GENERALA DE TRACTIUNE
nr 310/1/441/1993

REGLEMENTARI

privind experimentarea deservirii simplificate a locomotivelor (fara
mecanic ajutor)

A. La manevra.

CAP. I Conditii care trebuiesc le indeplineasca locomotivele.

1. Dispozitivul de siguranta si vigilenta (dsv) in stare buna de functionare.
2. Instalatia de radio-telefon in stare buna de functionare si prevazuta cu frecventa pentru manevra.
3. Sa se incadreze in prevederile instr. 7 (a personalului de locomotiva si automotor), cap. 1 art 10 privind "piesele, aparatele si instalatiile locomotivei ale caror defectiune de orice fel sau a caror lipsa interzic iesirea din depou sau remiza pentru manevra.
4. Existenta tuturor lampilor de semnalizare si starea sigiliilor la protectii (bloc aparate, relee, contactoare, robineti, etc.).

Cap. II. Conditii pentru mecanicul de locomotiva.

1. Sa aiba vechime minima de 6 luni ca mecanic de manevra.
2. Sa fie examinat si autorizat pentru activitatea de manevra in conducere simp[lificata (fara mecanic ajutor).
3. Mecanicii care efectueaza manevra in alte statii decit ale depoului de domiciliu si este necesara circulatia locomotivei in linie curenta la depoul de domiciliu pentru alimentare, revizii si situatii neprevazute, va fi in mod obligatoriu autorizat in acest scop, putind remorca si trenuri in conditiile de la pct." B ". In astfel de situatii, locomotiva va fi dotata si cu instalatii de control punctal al vitezei (INDUSI) in stare buna de functionare.

4. Comisiile de examinare si autorizare vor fi formate din instructori regionali T, sefi depou si mecanici instructori depou.

Cap III. Conditii pentru activitate ademanevra in statii.

1. In conformitate cu prevederile art. 3 pct.2 din Instr. Nr. 7 (personal locomotiva) in functie de conditiile concrete de manevra, conducerea regionalelor va stabili de la caz la caz statiile, locomotivele, zonele de manevra si conditiile in care se va lucra fara mecanic ajutor. Statiile, locomotivele, zonele de manevra precum si conditiile concrete de manevra se vor stabili de o comisie coordonata de serviciul sigurantei circulatiei regional din care vor face parte delegatii diviziilor Tsi M, precum si seful depoului si seful statiei respective. Prescriptiile de lucru stabilite, dupa aprobarea lor de catre conducerea regionalei, se vor trece in "Planurile tehnice ale statiilor", ca " anexa", din care un exemplar se va trimite la depouri.

2. In cazul in care comisiile constata ca buna desfasurare a activitatii de manevra in conducerea locomotivei numai de catre mecanic sint necesare unele modificari, anulari de reglementari, ordine sau instructii, se va cere aprobarea la Directia Generala emitenta sau conducerea SNCFR, in functie de cine le-a emis.

3. Mecanicul nu are voie sa paraseasca locomotiva. Daca necesitatile impun acest lucru, va aduce la cunostinta conducatorului manevrei, si dupa oprirea manevrei, va asigura locomotiva contra pornirii din loc, se opreste motorul diesel (respectiv se deconecteaza locomotiva de la retea si se coboara pantograful, urmind ca pe timpul cit mecanicul lipseste, conducatorul manevrei sa stea pe locomotiva. In acest scop, conducatorul manevrei va fi instruit si autorizat pentru mentinerea pe loc.

B. TRENURILE LOCALE DE MARFA, CONVOAIE, TRENURILE DE MANEVRA, TRENURILE DE SERVICIU SI TRENURILE DE CALATORI

Cap. I Conditii generale.

1. Conf . art. 212 din RET ed. 1993, trenurile vor fi deservite de cel putin doi agenti la care unul este mecanicul de locomotiva.
2. Locomotivele sa fie dotate cu dispozitiv de siguranta si vigilenta (DSV), instalatii de control punctal al vitezei (INDUSI) si instalatii de radio-telefon, toate in stare buna de functionare.
3. Locomotivele sa se incadreze in prevederile Instr. 7 (personalului de locomotiva) cap. I, art 10, privind “piesele, aparatele si instalatiile locomotivelor ale caror defectiuni sau lipsa interzic iesirea din depou si remiza pentru remorcarea trenurilor.
4. Existenta tuturor lampilor de semnalizare si starea sigiliilor la protectii (bloc aparate, relee, contactoare, robineti etc.).
5. Locomotivele diesel si electrice ce circula pe sectii cu bloc de linie automat vor fi dotate cu dispozitive de scurtcircuitare a circuitului de cale.
6. Sectiile de circulatie sa aiba linii echipate cu instalatii in buna stare de functionare pentru controlul vitezei la semnale si restrictii de viteza. In cazul defectiunilor la inductorii din cale, se va proceda conform reglementarilor in vigoare.
7. Sistemul de conducere simplificata (fara mecanic ajutor) nu se aplica pe portiunile din sectiile de circulatie unde declivitatile sint mai mari de 21mm/m.
8. Sectiile de circulatie pe care se aplica acest sistem trebuie sa permita vizibilitatea semnalelor in mod obligatoriu in postul de conducere al mecanicului la distantele prevazute in RET.
9. Locomotivele ce presteaza sarviciu in acest sistem vor fi deservite de regula de catre mecanici titulari.
10. Sefii de tren de la trenurile de marfa si calatori sa aiba in dotare statii radio-telefon acordate pe frecventa statiei de pe locomotiva.
11. Seful de tren, respectiv seful de manevra, in afara sarcinilor stabilite in instructii va fi instruit si autorizat pentru a actiona in cazul in care mecanicul si-a pierdut capacitatea de a conduce, asigurind: a) - aducerea minerului robinetului mecanicului in pozitia de frinare rapida, stringerea frinei de mina si a frinei directe, ducerea controlerului, respectiv graduatorului si a inversorului locomotivei pe pozitia “0”;
b)-mentinerea pe loc a trenului;
c)-oprirea motorului diesel, respectiv scoaterea de sub tensiune a locomotivei electrice, dupa caz.
d)-darea semnalului acustic cu fluierul sau sirena locomotivei de “pericol”, precum si de acoperire a obstacolului.

12. In cabinele de conducere a locomotivelor (LDE,LE,LDH) vor fi afisate schemele sinoptice privind modul de actionare a aparatelor de catre seful de tren.

13. Seful de tren, respectiv seful de manevra, va fi instruit astfel incit sa opreasca motorul diesel (scoaterea de sub tensiune), sa frineze si sa aduca inersorul in "0", in cazul in care mecanicul devine inapt pentru serviciu.

14. In timpul stationarilor, in functie de timpul disponibil, dupa asigurarea mentinerii trenului pe loc, mecanicul va face revizia in sala masinilor. Atunci cind stationarea este mai mare de 3 minute, va face si revizia exterioara a locomotivei.

15. Legarea si dezlegarea locomotivei la si de la tren se va face in statii cu lacatusi de revizie de catre acestia, iar in statii fara lacatusi de revizie, de catre un agent al statiei, stabilit prin planul tehnic de exploatare (PTE). In toate cazurile, mecanicul va verifica si va raspunde de legarea corecta a locomotivei de primul vagon.

Cap. II Conditii speciale in circulatia trenurilor.

1. In cazul opririi neprevazute a trenului in linie curenta se va proceda conform instructiilor de serviciu, cu urmatoarele precizari:

-mecanicul locomotivei va lua legatura cu seful de tren prin statia de radio-telefon si va comunica cauza opririi neprevazute a trenului si masurile necesare, dupa caz. In caz ca nu s-a putut comunica prin radio-telefon, se va proceda astfel :

- a) mecanicul va da cu fluierul sau sirena locomotivei semnalul "atentie" imediat dupa oprirea trenului in fata unui semnal care ordona oprirea, sau cind opreste datorita altor motive. Seful de tren trebuie sa fie atent, daca aude semnalul "atentie" dat cu fluierul sau sirena locomotivei de catre mecanicul trenului pe care il deserveste, ramine la post pentru indeplinirea sarcinilor ce-I revin;
- b) cind dupa oprirea neprevazuta a trenului datorita pierderii capacitatii mecanicului de a conduce, sau cind esrte necesara prezenta sefului de tren la locomotiva, nu se da semnalul de "atentie" ; seful de tren trebuie sa se prezinte la locomotiva din proprie initiativa pentru a lua toate masurile ce se impun conform pct. 11, 13 de la B Cap. I si acordarea primului ajutor , pentru mecanic, daca este cazul, respectiv stabilirea impreuna cu mecanicul a masurilor deluat.
- c) seful de tren, fara a scapa de sub supraveghere locomotiva, va lua legatura cu cea mai apropiata statie, folosind toate mijloacele posibile (conductorii de bilete, statia de raido-telefon, etc), solicitind

din proprie initiativa mijloace de ajutor, respectiv locomotiva sau mecanic de schimb. Pe linie dubla, seful de tren va da semnale de oprire a primului tren care circula pe linia alaturata si va transmite prin mecanicul acestuia, la statia vecina, comunicari necesare. In acest scop, trenul respectiv va fi oprit in statia urmatoare, chiar daca nu are oprire prevazuta.

d) cind oprirea trenului se datoreaza unor defectiuni ce nu pot fi remediate de catre seful de tren, acesta ramine pe locomotiva, iar mecanicul se deplaseaza la tren pentru remedierea defectuinilor, cu exceptia cazurilor in care trenul este oprit pe o linie cu declivitate mai mare de 15 mm/m, unde mecanicul nu are voie sa paraseasca locomotiva, si solicita mijloace de ajutor.

2. Cind in timpul parcursului se defecteaza dispozitivul de vigilenta (DSV) dupa oprirea trenului, mecanicul izoleaza acest dispozitiv, dupa care avizeaza pe IDM prin statia de radio-telefon, si continua mersul cu seful de tren in cabina de conducere, cu viteza stabilita, pina la prima statie cu oprire. Daca nu se poate da alt insotitor autorizat, trenul va continua mersul in aceleasi conditii pina la statia de destinatie.

3. Cind in timpul parcursului se defecteaza instalatia de control punctal al vitezei (INDUSI), mecanicul izoleaza instalatia dupa care continua mersul cu viteza stabilita, insa cel mult cu 100 km/h pina la prima statie, unde opreste, chiar daca nu are oprire. Mecanicul avizeaza prin statia radio-telefon pe IDM asupra defectiunii, intocmeste nota de avizare pe care o inmineaza acestuia si continua mersul pina la destinatie cu seful de tren in cabina de conducere, cu viteza stabilita, insa cel mult 100km/h.

4. La defectarea atit a dispozitivului de vigilenta (DSV) cit si a instalatiei de control punctal al vitezei (INDUSI), mecanicul opreste trenul, izoleaza aceste instalatii si cheama seful de tren pe locomotiva, respectiv pe seful de manevra, continuind mersul cu viteza stabilita, insa cel mult 100 km/h pina la prima statie din parcurs unde opreste chiar daca nu are oprire si avizeaza pe IDM pentru a se da locomotiva de ajutor. In caz ca nu se poate da locomotiva de ajutor, in timp de cel mult 15 min, trenul va continua mersul pina la statia unde se poate asigura locomotiva de ajutor, cu seful de tren in cabina de conducere, cu viteza stabilita la cel mult 100km/h.

5. Deservirea locomotivelor care circula izolate intre depou si statie se va face de catre mecanic, chiar si atunci cind dispozitivul de siguranta si vigilenta (DSV) sau instalatia de control punctal al vitezei (INDUSI) nu este in stare de functionare.

6. Convoaiele de manevra in complexe de cale ferata, ce circula pe cale de manevra, pot circula fara agent la urma trenului si fara mecanic ajutor, in baza reglementarilor aprobate de conducerea regionalei.

CapIII Conditii penbtru personalul de locomotiva de latrenurile locale demarfa, convoaie, trenuri de manevra, trenuri de serviciu si calatori.

1. Pentru deservirea numai de catre mecanic a locomotivei, acesta trebuie sa indeplinesca urmatoarele conditii:

a) la trenuri locale de marfa, convoaie, trenuri de manevra si trenuri de serviciu, o vechime de minimum 1 an in remorcarea acestor trenuri sau a trenurilor directe de marfa. Pentru conducerea simplificata (fara mecanic ajutor) a acestor trenuri, mecanicul de locomotiva va fi examinat si autorizat de o comisie formata din: - instructor regional T , revizor sector T, sef depou si mecanic instructor depou. Sa nu fi fost sanctionat in ultimii 3 ani pentru producerea de accidente CF sau defectuozitati de munca deosebit de grave, unde sa fi fost implicat direct..

b) la trenurile de calatori

- o vechime minima de 1 an la trenuri de persoane si curse de persoane, pentru conducerea simplificata la trenurile de persoane si cursa de persoane.
- o vechime minima de 1 an la trenuri accelerate si rapide pentru conducerea simplificata l trenurilor accelerate si rapide.

Pentru conducerea simplificata a acestor trenuri, mecanicul va fi examinat si autorizat de o comisie formata din:

- seful de birou de exploatare, revizorul regional SC, instructor regional T si sef depou pentru trenurile personale si cursa de persoane;
- seful de divizie T, revizor regional SC, instructor regional T, si sef depou pentru trenurile rapide si accelerate.

Mecanicul sa nu fi fost sanctionat in ultimii 3 ani pentru producerea de accidente de CF sau defectuozitati in munca deosebit de grave, unde sa fi fost implicat direct.La ultima examinare anuala sa fi obtinut calificativul de cel putin "bine".

La trenurile accelerate si rapide, distantele parcurse fara oprire nu vor fi mai mari de 250km.

Cap.IV. Dispozitii finale.

1. In cazuri exceptionale (inundatii, caderi de stinci ,inzapeziri, ceata deasa, etc.) directorul general al regionalei poate dispune deservirea locomotivei de catre mecanic si mecanic ajutor.
2. Pe langa aceste reglementari, vor fi respectate si toate prevederile din instructiile de serviciu.
3. Mecanicii de locomotiva (ce vor lucra fara mecanic ajutor), IDM, operatori T si M, conductori de bilete, sefi de tren, sefi de manevra, vor fi instruiti si autorizati din prezentele reglementari inainte de trecerea la activitatea in acest sistem.
4. Durata experimentarii este de:
 - 2 luni la manevra;
 - 4 luni la trenurile locale de marfa, de manevra, convoaie si de serviciu;
 - 6 luni la trenurile de calatori. Statiile, sectiile de circulatie, trenurile si locomotivele pentru experimentare se stabilesc in conformitate cu prezentele reglementari de catre DGT si conducerile regionalelor.
5. In perioada 1-15.12.1994 se va analiza modul de desfasurare a experimentarii pentru a se aprecia problemele legate de siguranta circulatiei, comportarea locomotivelor si sarcinile concrete preluate de mecanici, sef de manevra, sef de tren in acest sistem de lucru.

Buc

uresti, 15.12.1993

DISPOZITIA 35/ 1996
INSTRUCTIUNI

ANEXA 1a

Privind durata serviciului maxim admis pe locomotiva, efectuat de personalul ce deserveste locomotiva in echipa completa (cu mecanic ajutor)

1. Prin serviciu continuu maxim admis pe locomotiva (automotor), se intelege timpul de la iesirea locomotivei (automotorului) la postul de control, pana la intrarea la acelasi post al depoului sau remizei unde a avut odihna.

Pentru personalul de locomotiva (automotor) care se schimba in statie, durata serviciului continuu maxim admis se calculeaza de la luarea in primire a locomotivei (automotorului), pana la predarea acesteia altei echipe, sau pana la intrarea cu locomotiva (automotorul) la postul de control al depoului (Instructia MTTc nr 7 privind personalul de locomotiva si automotor, art.9, aprobat de catre Consiliul Departamentului Cailor Ferate, la data de 20.12.1974).

2. Durata serviciului continuu maxim admis a personalului de locomotiva (automotor) este de :

- a. 8 (opt) ore pentru trenurile de calatori si mixte, indiferent de tipul locomotivei care le remorca ;
- b. 9 (noua) ore pentru trenurile de marfa, indiferent de tipul locomotivei care le remorca ;
- c. 12 (douasprezece) ore pentru trenurile locale de marfa, trenurile de interventie, precum si pentru servicii auxiliare (manevra speciala, multipla tractiune, lucru pe loc, trenuri de serviciu) ;

- d. 12 (douasprezece) ore pentru trenurile de marfa in complexe CF si pe sectii de remorcare unde se aplica sistemul pendular, aprobat de conducerea regionalei CF ;
- e. 8 (opt) ore pentru trenurile de calatori formate din automotoare ;
- f. 8 (opt) ore pentru masinistii WIT (acestia vor avea acelasi program ca personalul de locomotiva care remorca trenul).

INSTRUCTIUNI

ANEXA 1b

Privind durata serviciului maxim admis pe locomotiova, efectuat de personalul ce deservește locomotiva in sistem simplificat (fara mecanic ajutor)

1. Prin serviciu continuu maxim admis pe locomotiva (automotor), se intelege timpul de la iesirea locomotivei (automotorului) la postul de control, pana la intrarea la acelasi post al depoului sau remizei unde a avut odihna.

Pentru personalul de locomotiva (automotor) care se schimba in statie, durata serviciului continuu maxim admis se calculeaza de la luarea in primire a locomotivei (automotorului), pana la predarea acesteia altei echipe, sau pana la intrarea cu locomotiva (automotorul) la postul de control al depoului (Instructia MTTc nr 7 privind personalul de locomotiva si automotor, art.9, aprobat de catre Consiliul Departamentului Cailor Ferate, la data de 20.12.1974).

2. Aceasta durata este :

- g. 7 (sapte) ore pentru trenurile de calatori si mixte, indiferent de tipul locomotivei care le remorca ;
- b1. 10 (zece) ore pentru trenurile locale de marfa, trenuri de manevra pe sectie, convoaie, dubla tractiune si trenuri de interventie, indiferent de tipul locomotivei care le remorca, in cazul lucrului in turnus ;
- b2. 12 (douasprezece) ore la trenurile locale de marfa, trenuri de manevra pe sectie, convoaie, dubla tractiune si trenuri de interventie, indiferent de tipul locomotivei care le remorca, dar numai acolo unde la astfel de trenuri se lucreaza in tura si cu mentiunea ca din cele 12 ore sa fie cel mult 10 ore in conducere efectiva.

- c. 12 (douasprezece) ore la manevra speciala, indiferent de tipul locomotivei.

INSTRUCTIUNI COMUNE

ANEXA 1c

Privind durata serviciului continuu maxim admis pe locomotiva, efectuat de personalul de locomotiva in echipa completa (cu mecanic ajutor) si in sistem simplificat (fara mecanic ajutor)

1. Daca la intocmirea turnuselor apar cazuri cind durata serviciului continuu maxim admis se depaseste cu pana la 60 min (fapt ce impune fie fractionarea turnusului, fie trimiterea de echipe regie pentru schimburi in parcurs, in vederea imbunatatirii regimului de munca), directorii regionali au competenta de a aproba depasirea duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotiva cu cel mult 60 min, pentru fiecare caz in parte, pe baza propunerilor documentate ale diviziilor de trafic, cu conditia ca in durata de parcurs a trenului respectiv sa existe cel putin 1 (una) ora de intrerupere a activitatii de conducere efectiva, fara consimtamintul mecanicului.

Aceasta reglementare se aplica si in cazurile de la punctele 2a, 2b, din *Anexa 1a* si punctele 2a,2b1 si 2b2 din *Anexa 1b*, situatie in care duratele serviciului continuu maxim admis pe locomotiva devin :

a. In cazul deservirii locomotivei in echipa completa (mecanic si mecanic ajutor) :

- 9 (noua) ore pentru trenurile de calatori si mixte, indiferent de tipul locomotivei care le remorca ;
- 10 (zece) ore pentru trenurile de marfa, indiferent de tipul locomotivei care le remorca ;

b. In cazul deservirii simplificate a locomotivelor (fara mecanic ajutor) :

- 8 (opt) ore pentru trenurile de calatori si mixte, indiferent de tipul locomotivei care le remorca;
- 11 (unsprezece) ore pentru trenurile locale de marfa, trenuri de manevra pe sectie, convoaie, dubla tractiune si trenuri interventie, indiferent de tipul locomotivei care le remorca;

2. Pentru cazuri exceptionale (calamitati, inchideri ale circulatiei, evenimente de cale ferata), directorii generali regionali, pot aproba depasirea duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotiva cu 1 (una) ora, la trenurile de calatori, trenurile de marfa, trenurile locale de marfa, trenurile de manevra pe sectie, convoaie, dubla tractiune, trenuri de interventie, numai cu consimtamintul mecanicului de a continua cursa.

3. In cazul folosirii locomotivei la mai multe tipuri de prestatii (calatori, marfa, trenuri locale de marfa, trenuri de manevra pe sectie, convoaie, dubla tractiune, trenuri de interventii sau activitatea de manevra), in timpul aceleiasi comenzi a personalului de locomotiva, durata serviciului continuu maxim admis pe locomotiva va fi cea corespunzatoare serviciului executat la prestatia cu cel putin 50% din durata.

4. Odihna personalului la cap de sectie va fi ca durata egala cu jumatate din durata serviciului prestat anterior, dar nu mai putin de 2 ore.

5. Pentru a putea presta serviciul in depline conditii de siguranta circulatiei si a fi apt pentru durata serviciului continuu maxim admis pe locomotiva, stabilit conform punctelor 2 din *Anexele 1 si 1b*, personalul de locomotiva nu poate efectua serviciu mai mult de 2 (doua) nopti consecutive, 12 nopti pe luna si trebuie sa aiba o odihna la domiciliu, intre doua comenzi consecutive, egala ca timp cu dublul duratei serviciului prestat anterior, dar nu mai putin de 10 (zece) ore.

COMPLETARE

ORD. 310/2/244/1993

Privind reglementarile actuale pentru intocmirea turnuselor locomotivelor si personalului de locomotiva potrivit sarcinii data in sedinta Comitetului Director din 30.04.1992

La intocmirea turnuselor locomotivelor si echipelor de locomotiva stau la baza urmatoarele elemente :

- a) – Trenurile de marfa si caltori prevazute in programul de circulatie lunar si decadic ;
- b) – Procesele tehnologice de echipare a locomotivelor in depouri si remize precum si timpii de circulatie a locomotivelor intre depou sau remiza si statie, in care se includ si timpii necesari pentru efectuarea probei franelor de la o instalatie fixa sau cu locomotiva. Pe timp de iarna se ia in considerare si timpul necesar pentru preincalzirea trenului (de la o instalatie fixa, locomotiva sau WIT).

Aceste procese tehnologice, diferite pe tipuri de locomotiva si fel de tren se intocmesc anual la schimabarea planului de mers de catre organele MTV.

c) – Durata serviciului continuu maxim admis a personalului de locomotiva, care conform reglementarilor actuale este de :

- 8 ore la trenurile de calatori ;
- 9 ore la trenurile de marfa ;
- 12 ore la serviciile auxiliare (manevra speciala, multipla tractiune, trenuri manevra si convoaie, lucru pe loc, trenuri de serviciu).

Pentru cazuri exceptionale (calamitati, inchideri de circulatie, evenimente de cale ferata) conducerea regionalei CF poate aproba depasirea serviciului continuu maxim admis cu una ora la trenurile de calatori si marfa, conditionat de consimtamantul mecanicului de locomotiva.

Durata serviciului continuu maxim admis este reglementat la art. 9 (1) din Instructia nr.7 si in Ordinul nr. 274/201/1969.

d) - Timpul de odihna la cap de sectie

Conform reglementarilor actuale, odihna minima la cap de sectie a personalului de locomotiva este stabilita la $\frac{1}{2}$ din timpul de serviciu prestat anterior, dar nu mai putin de 2 ore (Ord. DTV nr. 175/207/ 1977).

e) - Timpul de odihna la domiciliu;

Timpul dupa care se poate da o noua comanda este egal cu dublul timpului de serviciu prestat anterior, dar nu mai putin de 8 ore (Ord. DTV nr. 175/2872/1977).

f) – Timpul de prezentare la serviciu la depou sau remiza de domiciliu.

Personalul de locomotiva are obligatia de a se prezenta pentru serviciu inainte de ora iesirii cu locomotiva la postul de control, astfel :

- 30 minute pentru locomotivele electrice, diesel si automotoare, la depoul sau remiza de domiciliu
- 20 minute pentru locomotivele electrice, diesel si automotoare, la depoul, remiza sau statia terminus.
- 15 minute pentru trenurile a caror locomotive tranziteaza prin statii si pentru serviciul de tura 12/24 (Instr. 7 art. 2 alin.a) si b)).

In exploatare, fata de elementele dupa care s-a trasat turnusul locomotivelor si echipelor, intervin o serie de modificari datorita instabilitatii programului de circulatie, fiind frecvente urmatoarele cazuri :

- anulari din programul de circulatie a unor trenuri de marfa ;
- circulatia unor trenuri suplimentare ;
- intarzieri sau plecari de trenuri intarziate ;

Aceste situatii conduc la dereglarea turnusului locomotivelor si programului de lucru al echipelor, care influenteaza negativ regimul de munca a personalului de locomotiva.

In anul 1990, prin Ord. Nr. 17 Ds/599/12.04.1990, problema a fost reglementata astfel:

“In cazul cind timpul de asteptare la indrumare a personalului de locomotiva depaseste 2 ore din cauza anularilor sau intarzierilor de trenuri, acesta va fi indrumat inapoi la domiciliu si platit 2 ore sau este mentinut la dispozitia unitatii atat cat este necesar, acest timp platindu-se integral.

Pentru limitarea timpului cat personalul de locomotiva poate fi retinut la dispozitia unitatii in astfel de cazuri, propunem si va rog a aproba ca acest timp sa nu depaseasca 8 ore.

i, 17.06.1992

general,

Indescifrabil

Bucurest

Director

SS