

Ministerul Transporturilor - MT

Ordinul nr. 1.466/2014 pentru modificarea Regulamentului de exploatare tehnică feroviară nr. 002, aprobat prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.186/2001, Regulamentului de semnalizare nr. 004, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.482/2006, Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, Regulamentului de remorcare și frânare nr. 006, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.815/2005, Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr. 250, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.817/2005, și a Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.229/2006

În vigoare de la 30.10.2014

În temeiul prevederilor art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. I.

Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr. 002*), aprobat prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.186/2001, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 681 din 29 octombrie 2001, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

**) Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr. 002 nu a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.*

1. La articolul 180, alineatul (3) va avea următorul cuprins:

"

(3) În corpul trenului, între două frâne automate active, nu trebuie să se găsească grupuri de vagoane cu mai mult de 12 osii numai cu conductă de trecere. La urma trenului care circulă fără locomotivă împingătoare, în fața ultimelor trei vagoane cu frână activă, se admit cel mult patru osii cu conductă de trecere; excepții se admit la trenurile de marfă și de serviciu, la care ultimul vagon poate fi precedat de patru osii, numai cu conductă de trecere."

2. La articolul 180, alineatele (4) și (5) se abrogă.

3. La articolul 216, alineatul (5) se abrogă.

Art. II.

Regulamentul de semnalizare nr. 004, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.482/2006, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 814 și 814 bis din 3 octombrie 2006, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. **Articolul 113** va avea următorul cuprins:

"

Art. 113.

În cazul vagoanelor fugite din stație și oprite în linie curentă, dacă un agent care deservește trenul constată vagoane rămase pe linia curentă, va proceda conform prevederilor art. 109."

2. La articolul 180, **litera f)** va avea următorul cuprins:

"

f. «Un agent care deservește trenul să plece la acoperirea obstacolului!» - patru sunete lungi."

3. La articolul 181, **alineatul (7)** va avea următorul cuprins:

"

(7) Semnalul «Un agent care deservește trenul să plece la acoperirea obstacolului!» se dă dacă trenul s-a oprit în linie curentă și periclitizează circulația pe linia vecină."

4. La anexa nr. 3, **punctul A 3.7.3.1** se abrogă.

Art. III.

Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.064 și 1.064 bis din 28 noiembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 16 alineatul (5), **litera g)** va avea următorul cuprins:

"

g) să raporteze către IDM dispozitor dacă trenurile sunt nesemnalizate;".

2. [Articolul 109](#) va avea următorul cuprins:

"

Art. 109.

Îndrumarea trenurilor de marfă pe pante cu declivități mai mari de 21% sau pe secțiunile de circulație caracterizate prin pante mari prevăzute în anexa nr. 12 la Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006/2005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.815/2005, cu modificările și completările ulterioare, oricare ar fi declivitatea acestora, se va face numai după efectuarea unei probe a frânelor la tren, respectiv proba completă. Efectuarea probei complete se va efectua într-o stație premergătoare stației vârf de pantă, ce va fi stabilită în livretul cu mersul trenurilor de marfă."

3. La articolul 115, [alineatul \(2\)](#) va avea următorul cuprins:

"

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

4. La articolul 131 alineatul (3), [litera k\)](#) se abrogă.

5. La articolul 147, [alineatul \(2\)](#) va avea următorul cuprins:

"

(2) În cazul trenurilor care circulă prin împingere, după oprire, revizuirea macazurilor se face de către un agent al trenului, care în prima stație aduce la cunoștința IDM constatările făcute."

6. La articolul 170, [alineatul \(2\)](#) va avea următorul cuprins:

"

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

7. La articolul 171, [alineatul \(1\)](#) va avea următorul cuprins:

"

Art. 171.

(1) În cazul în care, datorită lungimii, trenul nu se poate gara între mărcile de siguranță, respectiv între semnalul de ieșire și marca de siguranță de la urma trenului, acarul, respectiv un agent care deservește trenul trebuie să comunice ocuparea mărcii de siguranță către IDM, care dispune după caz:

- a) staționarea părții din urmă a trenului peste marca de siguranță;*
- b) depășirea semnalului de ieșire până la marca de siguranță de la ieșire;*
- c) tragerea trenului și staționarea peste marca de siguranță de la ieșire;*
- d) fracționarea trenului și gararea acestuia pe două sau mai multe linii."*

8. [Articolul 172](#) va avea următorul cuprins:

"

Art. 172.

Modul concret de lucru, pentru situațiile prevăzute la art. 170 alin. (2) și art. 171 alin. (1), precum și modalitatea și mijloacele prin care se efectuează avizarea și comunicările cu IDM se stabilesc prin PTE-ul stației."

9. La articolul 186 alineatul (2), **litera a)** se abrogă.

10. La articolul 196, **alineatul (7)** se abrogă.

11. **Articolul 274** va avea următorul cuprins:

"

Art. 274.

În cazul ruperii trenului și rămânerii în linie curentă a părții rupte, agentul/agenții care deservește/deservesc trenul are/au următoarele obligații:

a) să strângă toate frânele de mână existente în grupul de vagoane rămas în linie curentă;

b) să supravegheze grupul de vagoane rămas în linie curentă;

c) să se deplaseze spre trenul care se apropie și să dea semnale de oprire, până la oprirea trenului, când aude/aud că se apropie un tren."

12. La anexa nr. 1, **punctul 20** se abrogă.

Art. IV.

Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.815/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.043 și 1.043 bis din 24 noiembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare, se modifică

după cum urmează:

1. La articolul 33, **alineatul (3)** se abrogă.
2. La articolul 37, **alineatul (2)** se abrogă.
3. La articolul 83, **alineatele (2) și (4)** vor avea următorul cuprins:

"

(2) Constatarea și înlăturarea neregulilor apărute se fac de către mecanicul ajutor sau alt agent al trenului.

.

(4) Mecanicul ajutor sau alt agent al trenului verifică dacă sunt vagoane deraiate, încărcătură deplasată, obiecte sau piese căzute din vagoane, dacă nu este afectat gabaritul liniei vecine, dacă sunt vehicule feroviare legate neregulamentar, semnale de alarmă manipulate și dacă vagonul de semnal este semnalizat corespunzător."

Art. V.

Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr. 250, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.817/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.039 și 1.039 bis din 23 noiembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 37, **alineatul (3)** se abrogă.
2. La articolul 38, **alineatul (2)** se abrogă.

Art. VI.

Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, aprobate prin

Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.229/2006, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 23 și 23 bis din 15 ianuarie 2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 71, **alineatul (3)** se abrogă.

2. La articolul 73, **alineatul (2)** se abrogă.

3. La articolul 100, **alineatul (2)** va avea următorul cuprins:

"

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

4. La articolul 101, **alineatul (1)** va avea următorul cuprins:

"

Art. 101.

(1) În cazul în care, datorită lungimii, trenul nu se poate gara între mărcile de siguranță, respectiv între semnalul de ieșire și marca de siguranță de la urma trenului, acarul sau un agent al trenului trebuie să comunice ocuparea mărcii de siguranță către IDM, care dispune, după caz:

a) staționarea părții din urmă a trenului peste marca de siguranță;

b) depășirea semnalului de ieșire până la marca de siguranță de la ieșire;

c) tragerea trenului și staționarea peste marca de siguranță

de la ieșire;

d) fracționarea trenului și gararea acestuia pe două sau mai multe linii."

5. **Articolul 102** se abrogă.

6. La articolul 141, **alineatul (5)** va avea următorul cuprins:

"

(5) În cazul rămânerii în linie curentă a unor vagoane din compunerea trenurilor de marfă la care al doilea agent al trenului este mecanic ajutor, răspunderea pentru asigurarea vagoanelor contra fugirii, respectiv pentru ridicarea saboților de mână o are mecanicul ajutor."

7. **Articolul 148** va avea următorul cuprins:

"

Art. 148.

În cazul ruperii trenului și rămânerii în linie curentă a părții rupte, agentul/agenții trenului are/au următoarele obligații:

a) să strângă toate frânele de mână existente în grupul de vagoane rămas în linie curentă;

b) să supravegheze grupul de vagoane rămas în linie curentă;

c) să se deplaseze spre trenul care se apropie și să dea semnale de oprire, până la oprirea trenului, când aude/aud că se apropie un tren."

8. La articolul 166, **alineatul (2)** va avea următorul cuprins:

"

(2) Pentru trenurile care circulă prin împingere, revizuirea macazurilor se face de către un agent al trenului (care se postează, dacă este posibil, în primul vehicul din capul

trenului), iar în prima stație aduce la cunoștința IDM constatările făcute."

Art. VII.

Prezentul ordin s-a publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 791 din 30.10.2014

p. Ministrul transporturilor, Istvan Zoltan, secretar de stat

București, 20 octombrie 2014.

Nr. 1.466.