

**ORDIN nr. 1120 din 2 iulie 2012 privind modificarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, și a Regulamentului de semnalizare nr. 004, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.482/2006, precum și pentru modificarea și completarea Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.229/2006**

În temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) lit. k) pct. (ii) din anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFRR" la anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității Feroviare Române - AFER" la Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 4 alin. (1) pct. 1 și 12 și art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare, **ministrul transporturilor și infrastructurii** emite următorul ordin:

#### **Art. I**

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 17, alineatul (7) va avea următorul cuprins:

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

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

După oprire, al doilea agent al trenului - șeful de tren, respectiv alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren, iar, în lipsa acestora, mecanicul ajutor - se deplasează la postul de barieră pentru a constata situația, după care mecanicul comunică către IDM care i-a înmânat ordinul de circulație sau către IDM din prima stație din parcurs situația constatată. În cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, al doilea agent al trenului poate fi conductorul de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate.

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

2. La articolul 108, alineatul (2) va avea următorul cuprins:

"(2) Trenurile trebuie să fie deservite de către cel puțin doi agenți, din care unul este mecanicul, iar al doilea agent al trenului poate fi: mecanic ajutor, șef de tren sau un alt agent

autorizat pentru a executa funcția de șef de tren în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, al doilea agent al trenului poate fi conductor de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate. Trenurile care pot fi deservite de cel puțin un agent - mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar - sunt:

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

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

3. La articolul 197 alineatul (2), litera c) va avea următorul cuprins:

"c) șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, conductorul de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate, prin semnalul «pornirea trenului», în haltele de călători, punctele de oprire în linie curentă și în punctele de secționare de pe secțiile cu sistem de circulație dispecer fără IDM sau alt agent, precum și în cazurile de oprire neprevăzută a trenului în linie curentă."

4. La anexa nr. 4, la litera P, punctul 9 va avea următorul cuprins:

"9. PARTIDA DE TREN - Formație compusă din cel puțin mecanicul trenului și mecanicul ajutor sau șeful de tren, respectiv alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren, sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, conductorul de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate. În plus, pentru desfășurarea activității privind circulația trenurilor și manevra, trenul poate fi deservit și de alt personal autorizat."

## 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, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 117, alineatul (14) va avea următorul cuprins:

"(14) Pornirea trenurilor de călători și mixte dată de șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, de conductorul de tren, în halte comerciale și puncte de oprire în linie curentă - fig. 129.



Fig. 129 - Pornirea trenurilor de călători și mixte dată de șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de

frână de către mecanic din postul de conducere, de conductorul de tren, în halte comerciale și puncte de oprire în linie curentă

Ziua - șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, conductorul de tren ridică stegulețul galben spre locomotivă, respectiv spre postul de conducere al automotorului în care se află mecanicul, și în același timp dă un sunet lung cu fluierul de mână.

Noaptea - șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, conductorul de tren ridică lanterna cu lumina albă spre locomotivă, respectiv spre postul de conducere al automotorului în care se află mecanicul, și în același timp dă un sunet lung cu fluierul de mână.

Același semnal - fig. 129 - se dă pentru trenurile de călători și mixte de către șeful de tren sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, de către conductorul de tren și în punctele de secționare de pe secțiile cu sistem de circulație dispecer fără impiecat de mișcare sau alt agent autorizat."

### **Art. III**

[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, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 13 alineatul (1), după litera d) se introduce o nouă literă, litera e), cu următorul cuprins:

"e) mecanicul locomotivei de ajutor, care circulă în sistem simplificat, se deplasează de la locomotivă la automotorul DESIRO pentru manipularea cuplei de rezervă."

2. La articolul 70, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

"Art. 70

(1) Trenurile trebuie să fie deservite de către cel puțin doi agenți, din care unul este mecanicul, iar al doilea agent al trenului poate fi: mecanic ajutor, șef de tren sau un alt agent autorizat pentru a executa funcția de șef de tren. În cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, al doilea agent al trenului poate fi conductor de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate. Prin șef de tren, în înțelesul prezentelor instrucțiuni, se înțelege și șeful de manevră de secție."

3. La articolul 91 alineatul (2), litera f) se modifică și va avea următorul cuprins:

"f) în haltele de călători, în punctele de oprire în linie curentă și în punctele de secționare de pe secțiile cu sistem de circulație dispecer fără IDM sau alt agent, precum și în cazurile de oprire neprevăzută a trenului în linie curentă, prin semnalul «pornirea trenului», dat de către șeful de tren, sau, în cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, de către conductorul de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate."

4. La articolul 164 alineatul (2), după litera b) se introduce un nou paragraf, cu următorul cuprins:

"În cazul trenurilor formate din automotoare dotate cu calculator de bord care permite efectuarea probelor de frână de către mecanic din postul de conducere, al doilea agent al trenului poate fi conductorul de tren autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate."

**Art. IV**

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

\*\*\*\*\*

p. Ministrul transporturilor și infrastructurii,

**Septimiu Buzașu,**

secretar de stat

**Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 463 din data de 9 iulie 2012**