



**COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR”- S.A.
BUCUREȘTI, ROMÂNIA**

Tel: 040-(0)21 319 24 00 Fax: 040-(0)21 319 24 01, CFR 122001

MANUAL DE PROCEDURI
pentru comunicare
în activitatea feroviară din România

Data intrării în vigoare: 01 septembrie 2026



Cuprins

Capitolul 1. SCOPUL MANUALULUI	3
Capitolul 2. DOMENIUL DE APLICARE AL MANUALULUI.....	3
Capitolul 3. LIMBA UTILIZATĂ ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ DIN ROMÂNIA.....	4
Capitolul 4. IMPORTANȚA COMUNICĂRII ÎN ACTIVITATEA FERROVIARĂ.....	4
Capitolul 5. ASCULTAREA ACTIVĂ	5
Capitolul 6. FORMARE ȘI COMPETENȚĂ ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ	6
Capitolul 7. TIPURI DE ERORI ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ	7
Capitolul 8. PRINCIPIILE FUNDAMENTALE ÎN COMUNICAREA VERBALĂ PENTRU SIGURANȚA FERROVIARĂ	8
Capitolul 9. PRINCIPII FUNDAMENTALE ÎN COMUNICAREA CRITICĂ SCRISĂ PENTRU SIGURANȚA FERROVIARĂ	9
Capitolul 10. RESPONSABILITĂȚI GENERALE ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ	10
Anexa A	11
Anexa B	12
Anexa C	16
Anexa D	19
Anexa E	23
Anexa F	24
Anexa G	27
Anexa H	28



Capitolul 1. SCOPUL MANUALULUI

Art.1(1) Prezentul **Manual de proceduri pentru comunicare în activitatea feroviară din România** (denumit în continuare Manual) cuprinde reguli de comunicare în legătură cu siguranța feroviară între personalul care autorizează circulația și manevra trenurilor (impiecat de mișcare sau operator de circulație, după caz), personalul aflat la bordul trenurilor (mecanic de locomotivă), precum și alt personal cu sarcini în pregătirea trenurilor sau efectuarea manevrei feroviare.

Art.1(2) Regulile de comunicare în legătură cu siguranța feroviară stabilite în Manual sunt stabilite în conformitate cu prevederile REGULAMENTULUI DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/773 AL COMISIEI din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE.

Art.2 Aceste reguli sunt menite să ajute la diminuarea riscului unor comunicări defectuoase, oferind modele de practici pe care personalului administratorului infrastructurii feroviare și al operatorilor de transport feroviar trebuie să le adopte și să le utilizeze în operațiunile specifice transportului feroviar.

Capitolul 2. DOMENIUL DE APLICARE AL MANUALULUI

Art.3(1) Prevederile Manualului se aplică tuturor activităților în legătură cu siguranța feroviară, în care este necesară comunicarea de informații critice de siguranță, pentru a se asigura desfășurarea în siguranță a transportului și manevrei feroviare. Acestea includ, dar nu se limitează la:

- circulația trenurilor;
- manevră feroviară;
- operațiuni de pregătire a trenurilor și convoaielor de manevră;
- lucrări la infrastructura feroviară;
- activități de închidere/ redeschidere a circulației în urma producerii unor incidente/ accidente feroviare sau situații de urgență;
- activități generale în legătură cu siguranța feroviară.

(2) Prin excepție de la alin.(1), prevederile prezentului Manual nu se aplică în stațiile de frontieră în relația cu entitățile feroviare din statele non-UE. În aceste cazuri sunt aplicabile prevederile specifice cuprinse în acordurile și reglementările în vigoare pe care CNCF ”CFR” SA le are încheiate cu administratorii infrastructurii feroviare din statele respective.

Art.4 Prevederile Manualului se aplică de personalul CNCF ”CFR” SA și al operatorilor de transport feroviar care desfășoară activități în care este necesară comunicarea de informații critice de siguranță.

Art.5 Prevederile prezentului Manual sunt aplicabile atât comunicărilor orale/ verbale/ desfășurate față în față, comunicărilor audio efectuate prin telefon/ instalații radio/ alte echipamente pentru comunicare, precum și comunicărilor scrise care se desfășoară prin intermediul documentelor specifice de lucru.

Art.6(1) În contextul prezentelor prevederi, **comunicarea** reprezintă transmiterea, primirea și înțelegerea informațiilor dintr-un loc în altul, de la un individ la altul, direct sau prin intermediul unor echipamente de comunicare specifice activităților feroviare.

(2) **Comunicarea verbală** se referă la folosirea cuvintelor rostite în interacțiuni directe, telefonice sau prin intermediul unor echipamente de comunicare specifice activităților feroviare.

(3) **Comunicarea scrisă** se referă la transmiterea informațiilor sub formă scrisă, pe orice fel de suport.

(4) **Comunicarea critică pentru siguranța feroviară** reprezintă totalitatea comunicărilor efectuate între personalul feroviar care are impact direct asupra siguranței feroviare.

Comunicarea critică pentru siguranța feroviară are prioritate față de orice alt tip de comunicare.

Art.7(1) Aceste reguli sunt aplicabile atât în activitățile feroviare curente, cât și în situațiile de urgență sau pentru restabilirea circulației feroviare după producerea unor incidente/ accidente feroviare, astfel

încât să se asigure că informațiile relevante pentru exploatarea feroviară sunt disponibile de îndată atât personalului care autorizează circulația și manevra feroviară, personalului de tren, cât și personalului cu sarcini în pregătirea trenurilor sau efectuarea manevrei feroviare.

(2) În textul Manualului, prin termenul de "locomotivă" se înțelege atât locomotiva trenului, locomotivă de manevră, cât și automotor, ramă electrică sau utilaj de cale, după caz.

(3) În textul Manualului, prin termenii de "impiecat de mișcare" sau **IDM** înțelege atât impiecat de mișcare, cât și operator de circulație pentru secțiile cu sistem de conducere centralizată a circulației trenurilor.

(3) Prin operator de transport feroviar sau **OTF** se înțelege și operatorul care efectuează numai manevra feroviară.

(4) Prevederile Manualului se aplică în mod corespunzător și conducătorilor vehiculelor fără motor care se pot scoate de pe linie cu brațele, utilizate la lucrările de întreținere și reparație a căii ferate.

Capitolul 3. LIMBA UTILIZATĂ ÎN COMUNICAREA FEROVIARĂ DIN ROMÂNIA

Art.8 Limba utilizată în comunicările legate de siguranța feroviară în activitatea feroviară desfășurată pe rețeaua administrată de CNCF "CFR" SA este **limba română**.

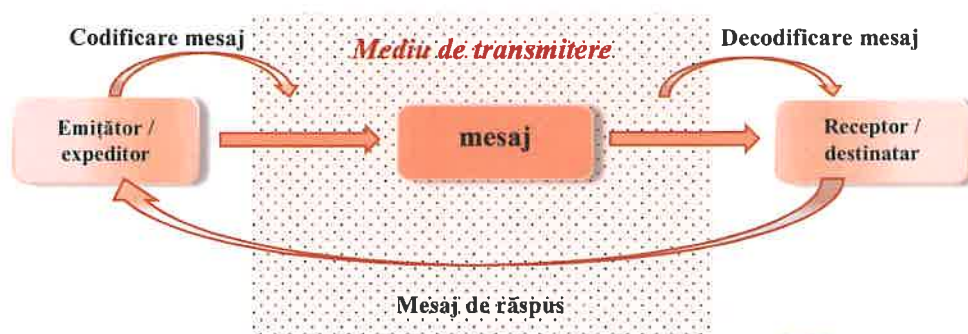
Capitolul 4. IMPORTANȚA COMUNICĂRII ÎN ACTIVITATEA FEROVIARĂ

Art.9 (1) Comunicarea critică pentru siguranța feroviară poate fi orice comunicare în legătură cu siguranța feroviară, care, dacă nu este efectuată sau nu este efectuată cu acuratețe sau cu promptitudine, ar putea duce la producerea unui accident sau incident feroviar, la decesul sau vătămarea personalului participant sau poate cauza daune proprietății, infrastructurii feroviare sau mediului.

(2) Comunicările critice pentru siguranța feroviară sunt comunicări care au un rol crucial în reducerea riscului de producere a incidentelor și accidentelor feroviare. Acestea sunt efectuate ca parte normală a operațiunilor de zi cu zi în activitatea feroviară și reprezintă totodată o parte fundamentală a controlului și exploatarei trenurilor, a vehiculelor de întreținere a liniilor și a instalațiilor feroviare și, de asemenea o parte fundamentală în efectuarea manevrei feroviare și controlul acesteia.

(3) Erorile din comunicările critice pentru siguranță pot avea consecințe semnificative. O comunicare defectuoasă provenită dintr-o situație necritică pentru siguranța feroviară, are potențialul a favoriza evoluția acesteia într-o situație critică pentru siguranța feroviară.

(4) În diagrama de mai jos este prezentat un model simplificat de comunicare:



(5) Comunicarea reprezintă o componentă majoră a sistemelor de lucru utilizate în transportul și manevra feroviară, deoarece forța de muncă provine din diferite zone răspândite geografic, aparținând unor culturi și niveluri de competență diferite, fiind în continuă schimbare generată de necesitatea asigurării regimului de muncă specifică activității feroviare, precum și de modificările organizaționale ale entităților angajatoare.

(6) Din acest motiv este necesar ca toate procesele de comunicare să urmeze regulile cuprinse în acest Manual în orice moment, indiferent de motivul comunicării, dar în mod obligatoriu cele în care informațiile sunt critice pentru siguranța feroviară.

(7) Respectarea cadrului formal, precum și a structurii lingvistice în comunicarea dintre participanții la activitățile feroviare are avantajul că asigură transmiterea și înțelegerea corectă și completă a informațiilor comunicate. Totodată, respectarea modului de comunicare standard stabilit, minimizează riscul ca informațiile transmise să fie alterate atât de către factori externi, precum mediul de transmitere (radio, telefon sau semnal), cât și de factori umani, precum starea emoțională sau o situație de urgență în care s-ar afla personalul în cauză.

(8) Este vital să se înțeleagă de ce se realizează comunicarea și ceea ce urmărește comunicatorul să transmită. Pentru ca acest lucru să se întâmple, este important ca părțile din procesul de comunicare să înțeleagă ce face sau ce încearcă cealaltă parte să facă, precum și informațiile de care au ambii nevoie pentru a desfășura acel proces.

(9) În cazul în care destinatarul face presupuneri incorecte, există riscul să nu transmită mesajul corect, iar deciziile luate pe baza acestora să fie eronate.

(10) Claritatea în comunicarea verbală reprezintă capacitatea de a transmite un mesaj în mod concis, coerent și neambiguu, astfel încât cel care primește mesajul (destinatarul) să înțeleagă exact intenția celui care transmite mesajul. Exprimarea clară presupune alegerea cuvintelor potrivite pentru a descrie situația, evitarea ambiguităților și adaptarea limbajului la destinatar. Un mesaj clar este organizat logic și fără detalii inutile care pot crea confuzii destinatarul. Beneficiile clarității sunt:

- mesajul ajunge corect la receptor cu eficiență, reducând nevoia de clarificări ulterioare;
- alinierea mesajului verbal-nonverbal construiește încredere;
- evitarea neînțelegerilor cauzate de interpretări greșite;
- reducerea conflictelor în comunicare.

(11) Ritmul comunicării este deosebit de important în cazul unei urgențe, deoarece nivelul de stres este crescut, iar oamenii vorbesc rapid și cu un ton ridicat, ceea ce poate duce la escaladarea situației. În general, ritmul comunicării este stabilit de expeditor, iar impunerea unui ritm adecvat de către acesta crește șansele unei comunicări reușite.

Capitolul 5. ASCULTAREA ACTIVĂ

Art.10 Ascultarea activă este o tehnică de comunicare care poate fi folosită pentru a îmbunătăți abilitățile tuturor persoanelor de a asculta comunicările care le sunt direcționate. Este nevoie ca ascultătorul să se concentreze pe deplin, să înțeleagă, să răspundă și apoi să-și amintească ceea ce se comunică. Prin învățarea abilităților de ascultare activă, personalul implicat în procesele de comunicare critice pentru siguranță vor deveni ascultători mai buni și vor auzi de fapt ceea ce spune cealaltă parte în comunicare, nu doar ceea ce cred ei că spune aceasta.

Art.11 Ascultarea activă este esențială pentru a se asigura că procesul de comunicare este finalizat corect și asigură faptul că persoana care trimite mesajul știe că destinatarul a primit, a înțeles și a acționat în mod corespunzător cu mesajul trimis.

Art.12 Beneficiile care pot fi obținute din ascultarea activă sunt:

- destinatarul mesajului va prelua mai multe informații și va înțelege mai bine mesajul;
- destinatarul mesajului va transmite la rândul său un răspuns corect;



- persoana care primește mesajul de răspuns va activa același nivel de atenție, asigurându-se că mesajul a fost recepționat complet și corect;
- persoanele care comunică vor reacționa mai pozitiv, asigurându-se că iau mesajul în serios și îi acordă importanța corespunzătoare;
- procesul de comunicare nu va eșua din cauza unei erori sau neînțelegeri;
- siguranța feroviară se îmbunătățește, deoarece efortul depus în procesul de ascultare activă va reduce riscul apariției oricăror erori de comunicare.

Art.13 Pașii specifici care ajută la deprinderea ascultării active includ următoarele:

- Primul pas este să faceți efortul conștient de a asculta și de a vă concentra asupra celui care transmite mesajul;
- Asigurați-vă că nu există distrageri, astfel încât să puteți acorda atenția cuvenită persoanei care transmite mesajul;
- Concentrați-vă și încercați să înțelegeți situația în care se află vorbitorul și punctul de vedere al acestuia;
- Observați inflexiunea vocală a vorbitorului, entuziasmul sau lipsa acesteia în comunicare, precum și stilul de vorbire;
- Dacă vorbiți față în față, acordați atenție expresiilor faciale ale vorbitorului și altor indicii nonverbal, precum tonul vocii sau limbajul corpului pentru o mai bună înțelegere a mesajului;
- Ascultați fără întrerupere;
- Dacă este cazul, notați cuvinte/fraze cheie sau utilizați asocieri de cuvinte pentru a reține conținutul mesajului vorbitorului;
- Puneți întrebări pentru a clarifica orice incertitudine;
- Asigurați-vă interlocutorul (fie verbal, fie prin acțiune) că mesajul a fost înțeles.

Capitolul 6. FORMARE ȘI COMPETENȚĂ ÎN COMUNICAREA FEROVIARĂ

Art.14 Atât administratorul de infrastructură, cât și OTF au obligația de a se asigura că personalul lor relevant este competent în ceea ce privește utilizarea prevederilor referitoare la comunicare stabilite în prezentul Manual.

Art.15 Abilitățile de comunicare sunt abilitățile necesare pentru a folosi limbajul vorbit și/sau scris pentru a interacționa cu ceilalți. Abilitățile primare sunt cititul, scrisul, ascultarea și vorbirea. Aceste abilități reprezintă esența unei comunicări eficiente.

Art.16 Pe lângă criteriile referitoare la calificările specifice funcției și aptitudinile medicale și psihologice, abilitățile de comunicare reprezintă unul din criteriile importante în procesul de recrutare și selecție a personalului cu atribuții în siguranța feroviară.

Art.17 Toate entitățile participante la activitățile de transport și manevra feroviară trebuie să se asigure că există un proces de recrutare și selecție a personalului propriu, care testează și garantează că persoanele angajate în roluri critice pentru siguranța feroviară dețin abilitățile necesare de comunicare verbală și scrisă la un nivel suficient pentru desfășurarea responsabilităților repartizate.

Art.18 Nivelurile de competență în comunicarea feroviară sunt prezentate în **Anexa A**.

Art.19 Tot personalul este obligat să parcurgă un program de formare inițială în protocoalele pentru comunicarea critică de siguranță.

Art.20 Aceast program nu trebuie să se concentreze doar pe aspectele tehnice ale comunicării, cum ar fi utilizarea expresiilor cheie, a alfabetului fonetic sau respectarea procedurilor, ci și pe non-aspectele tehnice ale comunicării, inclusiv pe înțelegerea și aplicarea principiilor prevăzute în prezentul Manual.

Art.21 O astfel de formare trebuie să fie făcută la angajare, iar competențele dobândite în urma formării să fie menținute printr-un proces de instruire continuă la locul de muncă.

Art.22 Procesele de formare și evaluare a competențelor privind comunicarea critică de siguranță trebuie să aibă, cel puțin, următoarele caracteristici, în combinația cea mai potrivită pentru operațiunile și activitățile administratorului de infrastructură feroviară, precum și ale OTF:

- Însușirea protocoalelor de comunicare cuprinse în **Anexa B** și în **Anexa C**;
- Însușirea terminologiei prezentată în **Anexa E**;
- Însușirea și utilizarea alfabetului fonetic internațional și român prezentate în **Anexa F**;
- Însușirea și utilizarea orelor conform regulilor prezentate în **Anexa G**;
- Utilizarea echipamentelor de comunicații radio și a canalelor prezentate în **Anexa H**;
- Efectuarea de exerciții practice, precum jocul de rol sau simularea, pentru a oferi practică și feedback într-o situație nestresantă și pentru a permite corectarea erorilor într-un mediu cu risc scăzut;
- Utilizarea în cadrul activității de instruire a protocoalelor de comunicare specifice care urmează să fie utilizate pentru anumite tipuri de echipamente;
- Utilizarea în cadrul activității de instruire, acolo unde este posibil, a echipamentului de comunicații pe care trebuie să-l folosească personalul în situații reale, astfel încât să poată fi învățată funcționarea corectă a echipamentului, iar personalul să se familiarizeze cu orice caracteristici specifice ale sistemelor respective;
- Analizarea prin studii de caz, a incidentelor/situațiilor reale în care ipotezele și lipsa de detalii au condus la o comunicare greșită, pentru a identifica greșelile produse, precum și necesitatea utilizării protocoalelor de comunicare stabilite;
- Revizuirea periodică și studierea exemplelor reale de utilizare eficientă a protocoalelor;
- Încurajarea autoevaluării, pentru a ajuta personalul să își monitorizeze performanța de comunicare proprie în comparație cu a celorlalți.

Capitolul 7. TIPURI DE ERORI ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ

Art.23(1) Eșecul unei comunicări poate fi influențat de:

- ✓ **factori externi**, care țin de mediul în care se realizează comunicare:
 - zgomot ambiental;
 - funcționarea defectuoasă a echipamentelor de comunicare;
 - interferența echipamentelor/comunicațiilor;
 - distragerea atenției;
 - priorități;
 - separare în spațiu;
 - decalare în timp;
 - lipsa semnalizatoarelor vizuale de pe aparatele de comunicații;
 - alegerea greșită a metodei de comunicare.
- ✓ **factori interni**, care țin de participanții la comunicare:
 - diferențe de limbă;
 - diferențe de cultură;
 - experiență;
 - stare de sănătate fizică;
 - stare emoțională;
 - oboseală;
 - vârstă;
 - capacitate auditivă;
 - intensitatea vocii,
 - particularități de rostire.



(2) Principalele **tipuri de erori de comunicare** în activitatea feroviară sunt următoarele

- nicio comunicare;
- informații greșite;
- informații incomplete;
- momentul greșit al transmiterii informațiilor (prea devreme, prea târziu, suprapunere/întrerupere cu alte comunicații);
- comunicare neclară;
- informații necorespunzător exprimate (omisiuni, limbaj familiar, denumiri vechi/ neoficiale);
- mesaj auzit greșit;
- mesaj recepționat greșit;
- mesaj care nu a fost ascultat;
- înțelegerea informațiilor în mod diferit;
- înțelegerea incorectă a informațiilor.

(3) Ca principalii factori de comunicare care pot contribui la producerea unor accidente sau incidente feroviare se pot enumera:

- lipsa de comunicare;
- comunicare slabă;
- transmiterea de informații incorecte și/sau incomplete.

Capitolul 8. PRINCIPIILE FUNDAMENTALE ÎN COMUNICAREA VERBALĂ PENTRU SIGURANȚA FEROVIARĂ

Art.24 Următoarele principii fundamentale se aplică tuturor **comunicărilor verbale** critice sau nu pentru siguranța feroviară, indiferent de mediul în care sunt efectuate (direct, prin radio, prin telefon, etc.):

- ✓ Planificați ceea ce intenționați să spuneți.
- ✓ Furnizați mesaje precise, succinte și clare.
- ✓ Folosiți termenii specifici domeniului feroviar.
- ✓ Transmiteți mesajele în fraze scurte, dar complete.
- ✓ Utilizați expresiile standard, acolo unde este posibil.
- ✓ Vorbiți puțin mai rar decât într-o conversație normală.
- ✓ Vorbiți puțin mai tare decât într-o conversație normală.
- ✓ Evitați să strigați.
- ✓ Vorbiți hotărât, dar nu agresiv.
- ✓ Evitați să utilizați cuvinte sau sunete redundante precum: „ca și cum”, „și da și nu”, „mda”, etc.
- ✓ Evitați să întrerupeți sau să vorbiți peste interlocutor.
- ✓ Evitați repetarea inutilă.
- ✓ Evitați grăbirea sau stâlcirea/ deformarea cuvintelor.
- ✓ Evitați utilizarea acronimelor și a abrevierilor. Utilizați abrevierile numai acolo unde este cazul.
- ✓ Evitați utilizarea cuvintelor cu semnificații duble/ alternative și a cuvintelor afirmative pentru răspunsuri negative (precum „Nu, OK!”, „Bine, nu!”).
- ✓ Rezumați-vă la fapte și nu speculați/ presupuneți.
- ✓ Asigurați-vă că mesajul a fost înțeles și solicitați destinatarului să repete mesajul, dacă nu a făcut-o deja.
- ✓ Respectați protocoalele descrise în anexe, indiferent de tipul de canal radio utilizat.
- ✓ Utilizați modul de adresare direct, precizând cine trebuie să efectueze acțiunea, ca de exemplu:

„**Identificați-vă.**” în loc de „*Este necesară identificarea.*”

„**Răspundeți.**” în loc de „*Este nevoie de un răspuns.*”

„**Vorbiți mai tare.**” în loc de „*Trebuie vorbit mai tare.*”



Art.25 Pentru a fi sigură că mesajul transmis este înțeles și că pot fi luate măsurile necesare, persoana care transmite mesajul trebuie să respecte cel puțin următoarele elemente de comunicare:

- ✓ mecanicul de locomotivă, de pe locomotiva care remorcă trenul, trebuie să se identifice prin numărul de circulație al trenului și prin locul unde se află trenul;
- ✓ mecanicul de locomotivă, de pe locomotiva care se deplasează izolat în incinta stației, trebuie să se identifice prin numărul locomotivei pe care o conduce;
- ✓ șeful de manevră/șeful de tren care îndeplinește funcția de conducător de manevră trebuie să se identifice prin numărul locomotivei pe care o deservește, OTF de care aparține, precum și locul în care se găsește locomotiva respectivă;
- ✓ IDM trebuie să se identifice prin zona de activitate controlată sau prin locul unde se află amplasat postul de mișcare;
- ✓ în mesaj trebuie să se precizeze funcția pe care o îndeplinește și să furnizeze informații cu privire la măsura care trebuie luată.

Art.26(1) Comunicările dintre mecanicul de locomotivă/conducătorul manevrei/alt personal cu sarcini în pregătirea trenurilor și IDM **trebuie să fie strict limitate la serviciul în curs.**

(2) În comunicarea de siguranță IDM îi revine responsabilitatea de a se asigura că vorbește cu mecanicul de locomotivă/conducătorul manevrei/ alt personal din zona lui de control. Acest fapt este esențial atunci când comunicarea are loc acolo unde se intersectează mai multe zone de comunicare. Acest principiu trebuie aplicat inclusiv în cazul unei întreruperi a comunicării în timpul transmisiei.

Capitolul 9. PRINCIPII FUNDAMENTALE ÎN COMUNICAREA CRITICĂ SCRISĂ PENTRU SIGURANȚĂ FERROVIARĂ

Art.27(1) Comunicarea critică pentru siguranța feroviară are prioritate față de orice alt tip de comunicări.

(2) **Comunicarea scrisă** în activitățile feroviare reprezintă modul de transmitere și înregistrare în scris, pe orice fel de suport (hârtie sau digital), a informațiilor de la o persoană la alta. Aceasta se întâlnește în toate tipurile de activități feroviare, de la schimbul de tură, operațiunile înscrise în registrele și documentele de lucru și până la dispozițiile, instrucțiunile și autorizările transmise pentru efectuarea operațiunilor de circulație a trenurilor și manevră feroviară.

(3) Pentru o comunicare scrisă reușită sunt necesare să fie asigurate următoarele:

- disponibilitatea și folosirea întotdeauna a formularelor/tipizatorilor stabilite în reglementările în vigoare;
- completarea tuturor elementelor solicitate din formular sau bifarea celor obligatorii și necesare activității respective;
- anularea rubricilor care nu sunt necesare a fi completate și evitarea lăsării lor necompletate;
- completarea cu pix sau cerneală permanentă;
- înscrierea numerelor cu cifre, nu cu litere;
- tăierea cu o linie a greșelilor, corectarea sau completarea unui formular nou pentru eliminarea confuziilor datorate erorilor înscrise;
- completarea formularelor/documentelor de preferință cu litere majuscule;
- acolo unde este posibil, înregistrările scrise ar trebui să fie în format electronic pentru a reduce erorile asociate cu scrierea de mână;
- identificarea precisă a locației, ca de exemplu: stație, semnal/ semafor, trecere la nivel, poziție kilometrică, etc.



Capitolul 10. RESPONSABILITĂȚI GENERALE ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ

Art.28 Personalul cu sarcini de conducere are responsabilitatea de a se asigura că:

- ❖ performanța comunicării este verificată, monitorizată și raportată;
- ❖ este monitorizată și evaluată forța de muncă în ceea ce privește comportamentul și performanța comunicării la lucru;
- ❖ există resurse adecvate pentru desfășurarea eficientă a proceselor de comunicare (sunt puse la dispoziția utilizatorilor echipamente de comunicații specifice sistemului de comunicații CFR);
- ❖ furnizează pregătire adecvată pentru însușirea și aplicarea practicilor corecte de comunicare;
- ❖ adoptă măsuri de eliminare a problemelor de comunicare și a practicilor incorecte sau neeficiente;
- ❖ este recunoscută și recompensată performanța de comunicare eficientă.

Art.29 Personalul cu sarcini de supraveghere/control/instruire are responsabilitatea de a se asigura că:

- ❖ personalul utilizat în activitățile de siguranță feroviară este verificat în ceea ce privește respectarea protocoalelor de comunicare;
- ❖ salariații sunt încurajați să vorbească despre problemele/dificultățile de comunicare;
- ❖ personalul utilizat este instruit și aplică protocoalele de comunicare;
- ❖ practicile greșite sau ineficiente de comunicare sunt dezaprobată ferm și consecvent;
- ❖ practicile eficiente de comunicare sunt recunoscute și consolidate;
- ❖ desfășoară activități de inspecție și de prevenție în procesele de comunicare;
- ❖ inițiază acțiuni de îmbunătățirea practicilor de comunicare;
- ❖ dispune măsuri de creștere a gradului de conștientizare a importanței comunicării;
- ❖ evaluează caracterul adecvat al sistemelor de comunicații și riscurile aferente;
- ❖ analizează rolul comunicării în producerea accidentelor/incidentelor feroviare și a potențialului lor de a provoca sau de a agrava erorile umane.

Art.30 Personalul cu atribuții de comunicare în legătură cu siguranța feroviară are responsabilitatea de a se asigura că:

- ❖ învață și aplică protocoalele de comunicare;
- ❖ utilizează echipamente de comunicații specifice sistemului de comunicații CFR;
- ❖ raportează problemele de comunicare și orice condiții care împiedică comunicarea eficientă;
- ❖ oferă sprijin și sfaturi membrilor echipei de lucru pentru a îmbunătăți practicile de comunicare;
- ❖ participă la acțiuni de îmbunătățirea practicilor de comunicare.

Art.31 Prezentul Manual intră în vigoare la 01.09.2026.



Anexa A

NIVELUL DE COMPETENȚĂ ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ

Nivel de competență verbală	Descriere
5	- își poate adapta modul de comunicare, respectiv își poate ajusta stilul în funcție de situație (normală sau de urgență) și de interlocutor - poate exprima o soluție/păreră - poate negocia - poate convinge - poate da sfaturi
4	- poate face față unor situații complet neprevăzute - poate formula propuneri - poate exprima o părere motivată
3	- poate face față unor situații practice care implică un element neprevăzut - poate descrie - poate purta o conversație simplă
2	- poate face față unor situații practice simple - poate pune întrebări - poate răspunde la întrebări
1	- poate vorbi folosind propoziții memorate

Personalul OTF ale cărui îndatoriri impun comunicarea cu personalul administratorului de infrastructură feroviară în legătură cu aspecte critice pentru siguranța feroviară, indiferent dacă este vorba de situații normale, de avarie sau de urgență, trebuie să dețină un nivel suficient de cunoștințe în limba română pentru scopurile legate de siguranța feroviară.

Nivelul de cunoștințe al mecanicului de locomotivă trebuie să includă cel puțin capacitatea acestuia de a:

- transmite și a înțelege toate mesajele legate de circulația trenurilor și manevra feroviară;
- comunica în mod eficace în situații normale, de avarie și de urgență;
- completa formularele de lucru, inclusiv cele asociate utilizării Manualului de instrucțiuni europene și naționale.

Nivelul de cunoștințe al conducătorului de manevră, precum și al personalului de specialitate care asigură mentenanța liniilor, a instalațiilor și a echipamentelor aferente infrastructurii feroviare trebuie să includă cel puțin capacitatea acestuia de a:

- transmite și a înțelege toate mesajele legate de circulația și manevra feroviară;
- comunica în mod eficace în situații normale, de avarie și de urgență;
- completa formularele de lucru specifice.

Nivelul de cunoștințe al altor membri ai OTF cu îndatoriri care impun comunicarea cu administratorul de infrastructură în legătură cu aspecte esențiale pentru siguranța feroviară trebuie să includă cel puțin capacitatea acestuia de a transmite și înțelege informațiile care descriu trenul/ convoiul de manevră și starea de funcționare a acestuia.

Nivelul de cunoștințe al personalului care însoțește trenurile/ convoaiele de manevră, cu excepția mecanicilor de locomotivă, trebuie să fie cel puțin de nivelul 2.

Anexa B

PROTOCOLUL DE COMUNICARE CRITICĂ VERBALĂ PENTRU SIGURANȚA FERROVIARĂ

Următoarele protocoale trebuie utilizate atunci când se trimit și se primesc **comunicări verbale critice** pentru siguranța feroviară.

Rețineți ca aceste protocoale trebuie utilizate în TOATE comunicările verbale critice, ca practică standard.

PROTOCOLUL GENERAL DE COMUNICARE

ÎNCEPERE COMUNICARE	
Expeditor	Începeți comunicarea folosind următorul protocol: ✓ Când utilizați echipamente radio cu canale deschise, verificați dacă nu este deja utilizat canalul respectiv, înainte de a începe o transmisie. În cazul unei urgențe încercați să nu irosiți timp cu această verificare. ✓ Indicați destinatarul vizat cu: numele și funcția/ numărul trenului sau al convoiului de sau numărul locomotivei de manevră și OTF de care aparține (sau un identificator echivalent), după caz, precum și locația. ✓ Identificați-vă și dumneavoastră ca expeditor astfel: numele expeditorului, competența de lucru în siguranță feroviară - funcția, numărul trenului sau al convoiului de manevră sau numărul locomotivei de manevră și OTF de care aparține (sau un identificator echivalent), după caz și locația. ✓ O identificare scurtă poate fi utilizată doar după efectuarea unei identificări inițiale reușite. ✓ Finalizați comunicarea radio utilizând termenul "Recepție".
Destinatar	Recunoașteți comunicarea prompt atunci când vă este adresată și răspundeți identificându-vă. ✓ Identificați-vă ca destinatar cu: numele și funcția/ numărul trenului sau a convoiului de manevră sau numărul locomotivei de manevră și OTF de care aparține (sau un identificator echivalent), după caz, precum și locația.
SCHIMB DE INFORMAȚII	
Expeditor – Destinatar	Comunicați mesaje folosind următorul protocol: ✓ Precizați destinatarul mesajului. ✓ Identificați-vă și transmiteți eventual modul în care vă poate contacta. ✓ Furnizați informații cheie relevante pentru operațiunea respectivă. ✓ Transmiteți mesaje precise, scurte și clare. ✓ Folosiți termeni standard (consultați Anexa D). ✓ Utilizați alfabetul fonetic (consultați Anexa E). ✓ Folosiți numere rostite (consultați Anexa F). ✓ Pentru a transmite ora, utilizați referirea la ceasul de 24 de ore (consultați Anexa G) ✓ Evitați utilizarea abrevierilor și scurtarea cuvintelor. ✓ Finalizați fiecare comunicare radio cu expresia „Terminat".



	Confirmați mesajele folosind următorul protocol: ✓ Ascultați informațiile transmise. ✓ Puneți întrebări pentru a clarifica și înțelege mesajul recepționat, dacă e cazul. ✓ Puneți întrebări pentru a vă asigura că ați reținut toate informațiile relevante, dacă e cazul. ✓ Confirmați prin repetare cu acuratețe informațiile transmise.
Destinatar	Recunoașteți prompt comunicarea atunci când vă e adresată și răspundeți identificându-vă.
Expeditor	✓ Verificați corectitudinea mesajului primit de destinatar. ✓ Solicitați destinatarului să repete informațiile cheie, dacă este necesar. ✓ Dacă identificați erori/ greșeli în recepționarea mesajului, corectați-le și repetați mesajul corect. ✓ Dacă nu identificați erori/greșeli în recepționarea mesajului confirmați prin repetare cu acuratețe mesajul pe care l-ați transmis inițial.
FINALIZARE COMUNICARE	
Expeditor - Destinatar	Finalizați comunicarea folosind următorul protocol: ✓ Încheiați comunicarea doar când a fost convenită operațiunea. ✓ Obțineți detalii de contact, inclusiv numărul de telefon, dacă este cazul. ✓ Finalizați comunicarea cu expresia „<i>Terminat</i>”.
Notă: Dacă nu este posibil ca un expeditor să comunice direct cu un destinatar stabilit, un alt personal calificat poate transmite mesajul în locul său. Conținutul mesajului în cauză trebuie transmis exact așa cum a fost primit de la cel care ar fi trebuit să-l comunice direct.	



RESPONSABILITĂȚI
referitoare la schimbul de informații prin instalații/ echipamente de radio - emisie
(aparate RTF)

I. IDM din stațiile dotate cu aparate de radio-emisie (aparate/stații de radiotelefon - RTF) și mecanicii trenurilor în circulație sunt obligați să realizeze un schimb de informații privind:

- a. Condițiile de intrare/trecere/ieșire în/prin/din stație, de oprire în stație, precum și de circulație între stații;
- b. Linia de garare/trecere a trenului în/prin stație, precizându-se dacă aceasta este directă sau abătută și dacă este cazul, firul de circulație la expediere;
- c. Gararea, ieșirea sau trecerea completă a trenului, după caz;
- d. Alte informații cu privire la circulația trenului prin stație și în linie curentă, care pot contribui la asigurarea regularității, a siguranței feroviare și a securității transporturilor;
- e. Condițiile de circulație a trenurilor cu tracțiune multiplă;
- f. Eventuale nereguli apărute la starea tehnică a materialului rulant, care provoacă perturbări în circulația și siguranța trenurilor sau care necesită intervenții;
- g. Efectuarea/neefectuarea operațiunilor legate de activitatea de manevră și de pregătire a trenurilor și a materialului rulant manevrat;
- h. Restricții de viteză neprevăzute în BAR, cu precizarea kilometrului la care sunt amplasate aceste restricții;
- i. Nereguli în funcționarea instalației autostop din cale în vederea frânărilor de urgență și a altor trenuri;
- j. Nereguli apărute în funcționarea instalației SAT/BAT din linie curentă.

În cazul secțiilor de circulație înzestrate cu bloc de linie automat pe care există o singură secțiune de apropiere-depărtaș (dependență direct), IDM din stațiile dotate cu aparate de radio-emisie și mecanicii de locomotivă ai trenurilor în circulație sunt obligați să efectueze schimbul de informații imediat după primirea avizului de plecare a trenului din stația vecină.

Pe sectile de circulație CED/CE schimbul de informații trebuie să se realizează când trenul apare pe secțiunea II AD.

II. La realizarea schimbului de informații prin instalațiile/echipamentele de radio-emisie în circulația și manevra feroviară se vor folosi protocoalele și terminologia prezentată în anexele prezentului Manual.

III. Aparatele RTF vor fi ținute în permanentă stare de funcționare și pe recepție.

IV. Comunicările efectuate prin aparatele RTF nu înlocuiesc indicațiile date prin semnale, avizare scrisă și celelalte indicații ale instalațiilor de siguranța circulației și indicatoarelor prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

În cazuri bine justificate (condiții meteo deosebite cu ceață, ninsori, vizibilitate redusă a semnalelor/semafoarelor sau întreruperea tuturor mijloacelor de comunicație) se pot da dispoziții pentru efectuarea de parcurșuri de circulație și manevră utilizând aparatele RTF, dar numai după ce în prealabil cel ce dă dispoziția a verificat și a stabilit că semnalele dau indicații precise și că parcurșurile sunt efectuate corect.

PROTOCOLUL MESAJULUI CU EROARE

Impiegat de circulație	Mecanic de locomotivă	Tip de comunicare
"mesaj ABC123, recepție" →		transmitere
	← "recepționat mesaj AB12 "	colaționare cu eroare/ recapitulare cu eroare
"eroare, transmit din nou" →		identificare eroare
"mesaj ABC123, recepție" →		repetare
	← "recepționat mesaj ABC123"	colaționare corectă/ recapitulare corectă
"corect"	→	confirmare primire corectă

PROTOCOLUL MESAJULUI CARE NU A FOST ÎNȚELES CORECT

Impiegat de circulație	Mecanic de locomotivă	Tip de comunicare
"mesaj ABC123, recepție" →		transmitere
	← "eroare, spune din nou, nu am înțeles, vorbește mai tare/clar "	identificare eroare
"eroare, transmit din nou" →		identificare eroare
"mesaj ABC123, recepție" →		repetare
	← "recepționat mesaj ABC123"	colaționare corectă/ recapitulare corectă
"corect"	→	confirmare primire corectă

În cazul neînțelegerii mesajului sau a recepției slabe trebuie utilizat termenul „**spune din nou**” la care se poate adăuga solicitare „**vorbiți rar**”, „**vorbiți încet**” sau „**vorbiți mai tare**”, etc, în funcție de situație.

Anexa C

PROTOCOLUL DE COMUNICARE DE URGENȚĂ PENTRU SIGURANȚA FERROVIARĂ

Acest protocol trebuie utilizat pentru comunicările de urgență în legătură siguranța feroviară.

Comunicările de urgență trebuie:

- să înceapă cu expresia: „*Mayday, mayday, mayday*”;
- să aibă prioritate;
- să primescă un răspuns imediat.

TOATE părțile trebuie să folosească o terminologie standard, fără traducere, în procedura de comunicare:

Situație	Terminologie standard
Indicarea faptului că există o situație de urgență	„ <i>Mayday, mayday, mayday</i> ”

Utilizarea expresiei „*Mayday, mayday, mayday*” nu este obligatorie în cazul în care la bordul trenului este disponibilă funcționalitatea pentru apeluri de urgență (de exemplu, GSM-R).

Persoana care primește un apel de urgență trebuie să asculte și să nu intervină în comunicarea în curs. Numai în cazul furnizării unor informații relevante pentru situația de urgență, este permisă intervenția unei terțe persoane în mesajul de urgență în curs.

Dacă există un mesaj de urgență pe un canal radio deschis, alți utilizatori ai canalului respectiv, cărora nu li se adresează mesajul, nu trebuie să participe la comunicarea în cauză și nici să nu mai transmită mesaje pe canalul respectiv, pentru a evita interferențe cu mesajul de urgență.

Întrucât mesajele de urgență sunt destinate comunicării de instrucțiuni de exploatare urgente, legate direct de siguranța feroviară, repetarea mesajelor recepționate poate fi omisă.

În comunicarea de urgență trebuie furnizate cel puțin următoarele informații:

- numele sau funcția persoanei;
- locația/poziția kilometrică a incidentului, după caz;
- ce s-a întâmplat;
- dacă incidentul a afectat infrastructura feroviară sau material rulant feroviar;
- ce ajutor este necesar.

PROTOCOLUL PENTRU CAZUL ÎN CARE ESTE INSTALAT UN BUTON DE URGENȚĂ

1. Apăsați butonul de urgență.
2. Dacă nu primiți un răspuns imediat, urmați protocolul pentru cazul în care nu este montat un buton de urgență.
3. Când destinatarul răspunde, precizați locația dvs. și transmiteți mesajul de urgență.
4. Schimbați informațiile și indicațiile necesare.

PROTOCOLUL PENTRU CAZUL ÎN CARE NU ESTE INSTALAT UN BUTON DE URGENȚĂ

1. Spuneți „*Mayday, mayday, mayday*”.
2. Sunt (*identificați-vă prin locație, nume, prenume și funcție / număr de tren sau de convoi,*)”.
3. Dați scurte detalii despre urgență.
4. Dacă echipamentul radio este pe un canal deschis și altor utilizatori, aceștia trebuie să oprească imediat transmisia lor.
5. Dacă nu există un răspuns imediat, faceți o pauză.
6. Repetați apoi pasul nr.1 și pasul nr.2 dacă este necesar, până când vi se răspunde.
7. Când destinatarul răspunde, identificați-vă, precizați locația dvs. și transmiteți mesajul de urgență.
8. Schimbați informațiile și indicațiile necesare.



CANALUL ALTERNATIV DE COMUNICARE ÎN CAZ DE URGENȚĂ SERVICIUL DE URGENȚĂ 112

Apelați serviciul telefonic 112 **dacă** sunteți într-o situație de urgență sau dacă aveți motive să credeți că cineva se află într-o situație de urgență.

O **situație de urgență** este cea în care sunt puse în pericol viața, proprietatea și/sau mediul și care necesită asistența imediată a agențiilor specializate de intervenție (Ambulanță, SMURD, Poliție, Pompieri, etc.).

Când sunați la 112, apelul dumneavoastră este preluat de operatorul STS din cadrul Serviciului de urgență 112, în ordinea intrării în sistem și gestionat astfel:

Operatorul STS vă adresează întrebările necesare pentru a identifica urgența, cum ar fi:

- *Ce urgență aveți?* – Descrieți succint situația pe care o întâmpinați.
 - *Unde se întâmplă?* – Oferiți cât mai exact adresa sau locul unde este necesară intervenția.
 - *Sunt persoane rănite? Care este starea lor? Ce simptome au?* – Oferiți informațiile pe care le cunoașteți.
 - *Cum vă numiți?/ Cum se numesc victimele?* – Oferiți informațiile pe care le cunoașteți.
 - *Ce vârstă aveți?/ Ce vârste au victimele?* – Oferiți informațiile pe care le cunoașteți.
- Apoi, operatorul STS confirmă cu dumneavoastră informațiile privind adresa, vă pune în legătură telefonică cu dispecerii agențiilor, în funcție de tipul urgenței.
 - La rândul lor, dispecerii agențiilor vă adresează întrebări specifice pentru a obține informații suplimentare necesare intervenției și trimit echipaje în teren.
 - Pentru a primi ajutor rapid și eficient, este esențial să cooperați cu operatorul STS din cadrul Serviciului de urgență 112 și cu dispecerii agențiilor.

✓ Încercați, pe cât posibil, să răspundeți prompt, clar și calm la întrebări, astfel încât operatorul STS să poată afla, în cel mai scurt timp, ce s-a întâmplat, locul evenimentului și să poată identifica agențiile care sunt în măsură să intervină.

✓ Furnizați datele de contact dacă vă sunt solicitate (număr de telefon, nume și prenume). Acestea sunt utile atât agențiilor, pentru a vă putea contacta dacă au nevoie de informații suplimentare pentru intervenție (de exemplu, dacă echipajele din teren nu găsesc locația).

✓ Urmați instrucțiunile pe care le primiți de la operatorul STS și dispecerii agențiilor de intervenție.

✓ Încercați, pe cât posibil, să țineți telefonul pornit și liber, după ce încheiați convorbirea cu dispecerii agențiilor, deoarece este posibil să fiți contactat din teren pentru informații suplimentare.

Anexa D

EXEMPLE DE MESAJE DE COMUNICARE

Exemplu de comunicare pentru IDENTIFICARE

- impiegatul de mișcare:

Aici stația ILIA. Trenul 67018 015, **recepție**.

- mecanicul de locomotivă:

Da, stația ILIA. Aici trenul 67018 015. **Terminat**.

Exemplu de comunicare pentru CONTROLUL POZIȚIEI TRENULUI

- impiegatul de mișcare:

Aici stația Pasărea. Trenul 8005 017 **raportează poziția**.

- mecanicul de locomotivă:

Am înțeles, **raportez**. Sunt cu trenul 8005 017 la trecerea la nivel de la km. Nr. 23+801. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Recepționat trenul 8005 017. Ești la trecerea la nivel de la km. nr. 23+801. **Terminat**.

Exemplu de comunicare pentru CONTROLUL MANEVREI

-impiegatul de miscare:

Aici statia Timișoara Nord, mecanicul locomotivei DHC 804, manevra SNTFC, **raportează poziția**.

-mecanicul locomotivei de manevra:

Am înțeles, **raportez**. Sunt oprit cu convoiul de manevra înainte de semnalul M25 pe oprire. **Terminat**.

Exemplu de comunicare pentru MESAJUL TRANSMIS CU EROARE

- impiegatul de mișcare:

Aici stația Chitila. Trenul 62212 105, **recepție**.

- mecanicul de locomotivă:

Da, stația Chitila. Sunt mecanicul trenului 62212 105. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Trenul 62212 105 la stația Chitila **aveți intrare la linia 4 abătută**. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Eroare, transmit din nou.

Trenul 62212 105 la stația Chitila **aveți intrare la linia 6 abătută**. **Terminat**.

- mecanicul de locomotivă:

Recepționat: trenul 62212 105 intra la linia 6 abătută în stația Chitila. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Corect trenul 62212 105. **Terminat**.

Exemplu de comunicare pentru MESAJUL CARE NU A FOST ÎNȚELES CORECT

- impiegatul de mișcare:

Aici stația Medgidia. Trenul 62962 807 **recepție**.

- mecanicul de locomotivă:

Da, stația Medgidia. Sunt mecanicul trenului 62962 807. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Trenul 62962 807 la stația Medgidia **aveți intrare la linia III directă**. **Terminat**.

- mecanicul de locomotivă:

Recepționat: trenul 62962 807 **trece pe linia III directă** în stația Medgidia. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Eroare, transmit din nou.

Trenul 62962 807 la stația Medgidia **aveți intrare la linia III directă**. **Repetă**.

- mecanicul de locomotivă:

Repet: trenul 62962 807 intră pe linia III directă în stația Medgidia. **Terminat**

- impiegatul de mișcare:

Corect trenul 62962 807. **Terminat**

Exemplu de comunicare pentru MESAJUL DE URGENTĂ

- impiegatul de mișcare:

„Mayday, mayday, mayday”

Aici stația Bacău. **Recepție** trenul 91621 622. **Opriți** trenul 91621 622.

Dacă nu primește răspuns, impiegatul de mișcare repetă mesajul:

„Mayday, mayday, mayday”

Aici stația Bacău. **Recepție** trenul 91621 622. **Opriți** trenul 91621 622.

- mecanicul de locomotivă:

Da, stația Bacău. **Aici** trenul 91621 622. **Recepționat**: opresc trenul imediat. **Terminat**

- impiegatul de mișcare:

Este un incendiu în apropierea căii ferate la intrare în stația Bacău.

Trenul 91621 622, **raportați locația** unde v-ați oprit și dacă există incendiu acolo. **Aștept**.

- mecanicul de locomotivă:

Raportez. Am oprit trenul 91621 622 la km. 10+100. Aici nu este incendiu. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Recepționat: trenul 91621 622 este oprit la km 10+100 și nu este incendiu acolo. **Așteaptă**.

- mecanicul de locomotivă:

Recepționat stația Bacău. **Aștept**.

Exemplu de comunicare pentru SOLICITAREA NOTĂRII UNEI INSTRUCȚIUNI DE EXPLOATARE EUROPEANE

- impiegatul de mișcare:

Aici stația Deva. Trenul 66673320 **recepție**.

- mecanicul de locomotivă:

Da, stația Deva. Sunt mecanicul trenului 66673320. **Terminat**.

- impiegatul de mișcare:

Notați o instrucțiune europeană nr.4 - pentru revocarea unei autorizări.

- mecanicul de locomotivă:

Am înțeles, notez o instrucțiune europeană nr.4 – pentru revocarea unei autorizări.

- în continuare impiegatul de mișcare dictează instrucțiunea europeană.

Exemplu de comunicare pentru COLAȚIONAREA NOTĂRII UNEI INSTRUCȚIUNI DE EXPLOATARE EUROPENE

- impiegatul de mișcare:

Mecanicul trenului nr.66673320, **colaționați instrucțiunea europeană notată.**

- mecanicul de locomotivă:

Am înțeles, colaționez instrucțiunea europeană notată.

- mecanicul de locomotivă citește instrucțiunea europeană notată.



Anexa E

TERMINOLOGIA UTILIZATĂ ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ

TERMEN	SITUAȚIA ÎN CARE SE UTILIZEAZĂ
Recepție	Pentru a transfera interlocutorului posibilitatea de a vorbi
Recepționat	Pentru a confirma recepția mesajului
Repetă	Pentru a solicita repetarea mesajului în situația unei recepționări sau a unei înțelegeri defectuoase
Corect	Pentru a confirma faptul că un mesaj reprodus redă exact mesajul transmis
Eroare/Negativ (+ repet)	Pentru a indica faptul că un mesaj reprodus nu redă exact mesajul transmis
Așteaptă	Pentru a cere interlocutorului să aștepte, în cazul în care se produce o întrerupere temporară a comunicării sau în cazul în care e nevoie de timp pentru a reveni cu detalii
Revin	Pentru a comunica interlocutorului că este posibil ca legătura să se întrerupă, dar că ar trebui reluată ulterior
Terminat	Pentru a indica faptul că mesajul s-a încheiat
Aici	Pentru a indica cine transmite mesajul
Ascult	Pentru a transfera interlocutorului posibilitatea de a vorbi

TERMEN	SENS
Mayday, mayday, mayday	Aceasta este o urgență.
Aici ...	Sunt
Corect	Da. Tu ai dreptate.
Recepție	Aștept un răspuns.
Recepționat/ Mesaj primit	Am primit mesajul clar și l-am înțeles.
Repet/ Recapitulez	Spun încă o dată ultimul mesaj pe care l-am transmis anterior.
Colaționez/ Spun înapoi	Confrunt mesajul primit cu cel transmis de tine, pentru verificarea exactității lui.
Colaționează/ Spune înapoi	Repetă mesajul meu exact așa cum l-ai primit, pentru verificarea exactității lui.
Tare și clar	Transmisia este puternică și fiecare cuvânt este înțeles.
Eroare/ Negativ	Nu. Nu este corect.
Încheiat	Transmiterea mea este completă.
Aștept	Am terminat de vorbit, aștept un răspuns de la tine.
Așteaptă	Așteaptă, voi reveni în curând.
Mai rar	Nu am înțeles, repetă și vorbește mai rar și mai clar.
Complet și semnalizat	Trenul a fost expedit/ a trecut complet și semnalizat instructional.



Anexa F

UTILIZAREA ALFABETULUI FONETIC ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ

Art.1 Alfabetul fonetic internațional trebuie utilizat, fără a se limita la:

- pentru a indica pe litere cuvinte, nume de locuri, denumiri ale materialului rulant sau ale elementelor de infrastructură feroviară care sunt dificil de rostit sau care ar putea fi înțelese greșit;
- pentru a identifica, prin combinație cu numere sau nu, semnalele/semafoarele, macazurile, liniile, etc;

LITERĂ	NUMELE LITEREI INTERNAȚIONAL	NUMELE LITEREI ROMÂNĂ
A	Alpha	Ana
B	Bravo	Barbu
C	Charlie	Costică
D	Delta	Dumitru
E	Echo	Elena
F	Foxtrot	Florea
G	Golf	Gheorghe
H	Hotel	Horia
I	India	Ion
J	Juliet	Jana
K	Kilo	Kilo
L	Lima	Luca
M	Mike	Marin
N	November	Nicolae
O	Oscar	Oprea
P	Papa	Petre
Q	Quebec	Quintus
R	Romeo	Radu
S	Sierra	Sandu
T	Tango	Tudor
U	Uniform	Udrea
V	Victor	Victor
W	Whisky	Dublu V
X	X-ray	Xenopol
Y	Yankee	Igrec
Z	Zulu	Zoe



UTILIZAREA NUMERELOR ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ

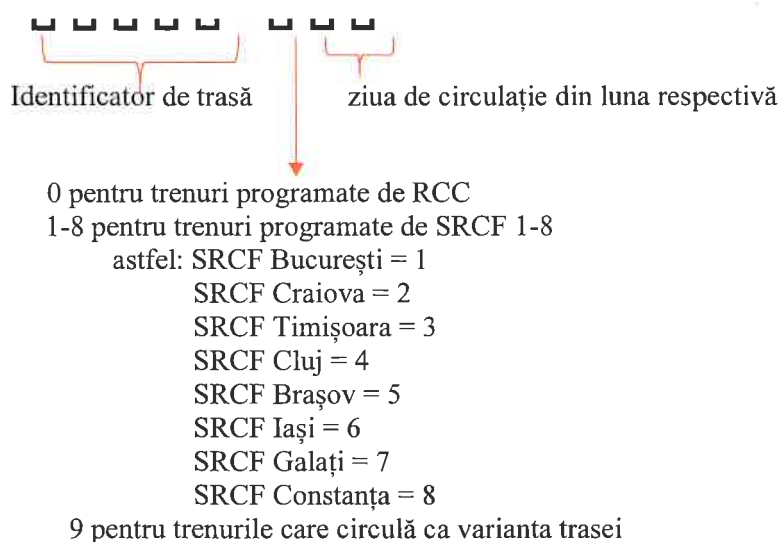
Art.2 Cifrele trebuie utilizate pentru identificarea semnalelor/semafoarelor, macazurilor, liniilor, orelor, trenurilor, etc.

Cifra	Numele cifrei
0	Zero
1	Unu
2	Doi
3	Trei
4	Patru
5	Cinci
6	Şase
7	Şapte
8	Opt
9	Nouă

Numerotarea trenurilor

Art.3 Identificarea trenurilor se realizează printr-un număr de maximum 8 cifre conform prevederilor *Procedurii Operaţionale Identificarea traselor şi Numerotarea Trenurilor pe Reţeaua Feroviară din România, cod PO 0-8.5-10* aprobată de CFR SA, disponibilă pe site-ul oficial **www.cfr.ro** la secţiunea Documentul de Referinţă al Reţelei CFR/ proceduri operaţionale, respectiv la adresa electronică <https://cfr.ro/proceduri-operationale/>.

Art.4 În comunicarea verbală identificarea trenurilor se face printr-o succesiune de două secvenţe de numere, dintre care prima secvenţă reprezintă identificatorul de trasă (formată din cinci cifre), iar cea de a doua (formată din 3 cifre) se referă la Sucursala Regională de Cale Ferată care a efectuat programarea şi programul de circulaţie în care a fost programat trenul respectiv. Astfel:



Art. 5 Dacă prima cifră/primele două cifre din indicatorul de trasă este/sunt zero, atunci în comunicarea verbală aceasta/acestea nu se pronunţă. De exemplu în loc de trenul 00402 014 se va spune trenul 402 014.



Art.6 În comunicarea verbală trebuie respectate următoarele reguli:

- roștiți indicatorul de trasă utilizând termenii: zeci, sute, mii, zeci de mii - după caz;
- rostitiți numărul trenului în următoarea succesiune: indicatorul de trasă urmat de una din cifrele 0-9 în funcție de cum este programat trenul și apoi ziua de circulație a trenului;
- colaționați numărul pe cifre în cazul în care nu îl înțelegeți sau identificați o eroare referitoare la el;
- colaționați numerele romane pe litere;
- colaționați literele utilizând expresile fonetice în limbajul internațional sau românesc, după caz. Dacă utilizarea colaționarii în limba română eșuează, se utilizează obligatoriu expresiile fonetice ale limbajului internațional.

Exemple:

- ✓ pentru trenul: 473 022: *patru sute șapte zeci și trei, zero douăzeci și doi*
- ✓ pentru trenul: 5005 031: *cinci mii cinci, zero treizeci și unu*
- ✓ pentru trenul: 10531 014: *zece mii cinci sute treizeci și unu, zero paisprezece*
- ✓ pentru trenul: 67018 615: *șaizeci și șapte de mii optsprezece, șase sute cincisprezece*
66296 117: *șaizeci și șase de mii două sute nouăzeci și șase, unu șaptesprezece*
- ✓ pentru semnalul XR3 în loc de "semnalul XR3" spuneți: "semnalul X-Ray Romeo trei"
sau "semnalul Xenopol Radu trei"
- ✓ pentru semnalul M8 în loc de "semnalul M8" spuneți: "semnalul Mike opt"
sau "semnalul Marin opt"
- ✓ pentru secțiunea izolată 2AD în loc de "secțiunea izolată 2AD" spuneți:
"secțiunea izolată Doi Alpha Delta"
sau "secțiunea izolată Doi Ana Dumitru"

UTILIZAREA ORELOR ÎN COMUNICAREA FERROVIARĂ

În România, pentru exprimarea timpului în activitatea feroviară:

- *se utilizează raportarea la 24 de ore/zi prin referire la ora oficială a României;*
- *pentru precizarea cu exactitate se utilizează referirea la oră și minut;*
- *mesajele trebuie transmise la ora locală, într-un limbaj simplu;*
- *ori de câte ori este necesar, timpul trebuie scris cifră cu cifră:*

ORA	DENUMIREA OREI
0	zero
1	unu
2	două
3	trei
4	patru
5	cinci
6	șase
7	șapte
8	opt
9	nouă
10	zece
11	unsprezece
12	douăsprezece
13	treisprezece
14	paisprezece
15	cincisprezece
16	șaisprezece
17	șaptesprezece
18	optsprezece
19	nouăsprezece
20	douăzeci
21	douăzeci și unu
22	douăzeci și doi
23	douăzeci și trei



Anexa H

COMUNICAREA FERROVIARĂ RADIO ÎN ROMÂNIA

Comunicările verbale dintre personalul care autorizează circulația trenurilor și manevra feroviară - IDM și mecanicul de locomotivă, precum și alt personal cu sarcini în pregătirea trenurilor sau efectuarea manevrelor feroviare se pot realiza utilizând echipamente de radiocomunicație fixe amplasate la biroul de mișcare al IDM, respectiv la bordul locomotivelor de remorcarea a trenurilor și locomotivelor de manevră, precum și prin mijloace de comunicație radio portabile (aparate/stații de radiotelefon sau RTF).

Toate echipamente de radiocomunicație utilizate în activitatea feroviară desfășurată pe teritoriul României trebuie să funcționeze pe frecvența/le radio utilizată/e de CFR SA.

Sistemul de radiocomunicații CFR SA dedicat infrastructurii feroviare române funcționează în baza licenței MT-PMR 0145/2006 ale cărei condiții tehnice și operaționale sunt:

- aria furnizării rețelei: națională
- natura comunicațiilor: voce
- modul de operare: simplex
- ecart de frecvență: 12,5 KHz/25 KHz
- banda de frecvență: 146,000 – 146,800 MHz
- frecvențe uzuale: 146,200 MHz și 146,225 MHz - pentru activitatea de circulație, respectiv 146,125 MHz, 146,150 MHz, 146,175 MHz, 146,250 MHz, 146,375 MHz, precum și alte frecvențe din banda de frecvență (146,000-146,800) MHz - pentru activitatea de manevră;

Pentru a avea acces pe infrastructura feroviară CFR SA, orice OTF trebuie să solicite CFR SA aprobarea utilizării unor frecvențe specifice sistemului de radiocomunicații feroviar, în funcție de activitățile pe care le desfășoară.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de radio-emisie trebuie să corespundă cerințelor Autorității Naționale pentru Administrare și Reglementare în Comunicații, respectiv:

- parametrii generali: banda de lucru: 146 – 174 MHz;
sinteza de frecvență programabilă;
ecart între canale: 12,5 kHz / 25 kHz;
număr de canale comutabile: minim 16;
ecart de frecvență operabil: minim 14 MHz;
mod de lucru: Simplex și semiduplex;
stabilitatea de frecvență: - 0,0005 %;
dotare standard: CTCSS, 2-ton.
- parametrii emițător: putere RF în antenă – max. 5 W;
portabil, 10W – mobil și fix, programabilă în cel puțin două trepte;
modulație: FM;
nivel armonici: mai puțin de 0,25-W, pentru domeniu de frecvențe până la 1 GHz;
raport semnal – Zgomot : minim 40 dB;
răspuns audio: 0,3 – 3 kHz, +1, -3dB;
distorsiuni audio: maximum 3% pentru 1000 Hz, deviație 60%.
- parametrii receptori: sensibilitate: mai puțin de 6,0 dB-V la un raport de 20 dB SINAD;
selectivitate: 60 dB;
atenuare produse de intermodulație: minim 65 dB;
atenuare frecvență imagine: 70 dB;
atenuare radiații parazite: 70 dB.
- setul de configurare cuprinde kit de programare (soft, interfață, manual) și licență;



- documente necesare:
 - document de conformitate cu standardul ETS 300 086;
 - buletine sau atestate emise de organisme recunoscute;
 - autorizație de tip, emisă de Inspectoratul General pentru Comunicații și Tehnologia Informației.
- antene: tip omnidirecțional, câștig de minim 0 dB – (numai pentru stații radio fixe);
 - condiții de mediu: fixate și rezistente la vânt cu $V=120\text{km/h}$, ploaie, chiciură, ecart de temperaturi între -30°C și $+60^{\circ}\text{C}$ (numai pentru stațiile radio fixe);
 - posibilitatea de legare la pământ (numai pentru stațiile radio fixe).

Mențiuni referitoare la necesitatea trecerii la un ecart de 12,5 KHz, conform precizărilor ANCOM:

- pentru utilizarea spectrului de frecvență 146,000 MHz - 146,800 MHz după data de 03.07.2026, CNCF „CFR” SA a înaintat către ANCOM solicitarea de prelungire a valabilității licenței de utilizare a frecvențelor radio cu nr.MT-PMR 0145/2006 și a autorizațiilor de asignare a frecvențelor cu ecartul de 25 kHz între canalele adiacente;
- trecerea de la ecartul de 25 kHz la cel de 12,5 kHz se va face în baza unui program bine stabilit de comun acord cu ANCOM, iar utilizatorii de radiotelefoane fixe/mobile/portabile vor fi notificați în prealabil;
- este prioritar ca toate radiotelefoanele fixe/mobile/portabile să suporte asignarea canalelor cu ecartul de 12,5 kHz între canalele adiacente, iar în cazul în care nu permit trebuie achiziționate radiotelefoane noi care să permită această facilitate;
- până la momentul trecerii de la ecartul de 25 kHz la cel de 12,5 kHz toate radiotelefoanele fixe/mobile/portabile este obligatoriu să fie programate cu ecart de 25 kHz;
- dacă emisia/recepția se face utilizând radiotelefoane programate cu ecarteri diferite, comunicația nu se mai poate realiza.

OTF pot închiria contra cost, aparate de radio-emisie de la SC „Telecomunicații feroviare” SA, în limita stocului disponibil.

CFR SA acordă fiecărui OTF, în pachetul de servicii cuprinse în taxa de utilizare a infrastructurii feroviare, dreptul de utilizare a frecvențelor de circulație, precum și a unor frecvențe de manevră - specifice fiecărui OTF, conform autorizațiilor de asignare a frecvențelor, dedicate fiecărei rețele de radiocomunicații CFR SA.

Pentru comunicările scrise se utilizează formularele Instrucțiunilor de exploatare europene și naționale stabilite în Manualul de instrucțiuni europene și naționale, precum și formularele stabilite în reglementările naționale (ex. Planul de manevră, etc.).

Pentru toate tipurile de defecțiuni apărute la echipamentul principal de comunicații radio vocale de pe locomotivă, mecanicul de locomotivă trebuie să informeze IDM, după caz, cât mai curând posibil, folosind orice mijloc disponibil.

În cazul manevrei feroviare, mecanicul de locomotivă informează și conducătorul manevrei în legătură cu defecțiunea apărută la echipamentul de comunicații radio de locomotivă.

Un tren aflat în circulație, care are echipamentul de comunicații radio defect poate:

- să își continue serviciul dacă există un alt mijloc de comunicare între mecanicul de locomotivă și IDM sau
- să își continue călătoria până la cel mai apropiat loc în care echipamentul radio poate fi reparat sau în care vehiculul afectat poate fi înlocuit, dacă nu există un alt mijloc de comunicare vocală între mecanicul de locomotivă și IDM.

În cazul defectării echipamentului de comunicații radio la executarea manevrei numai cu conducător de manevră, conducătorul de manevră oprește manevra, avizează IDM și solicită completarea partidei de manevră cu un agent autorizat la manevră.