



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

Registrul Comerțului J/40/9774/1998, CUI: RO 11054529

APROBAT
DIRECTOR GENERAL
Ioan PINTEA

SISTEM DE MANAGEMENT CALITATE - MEDIU - SIGURANȚĂ
PROCEDURA OPERAȚIONALĂ
ELIBERAREA LINIEI CURENTE ÎN CAZUL OPRIRII NEPREVĂZUTE A UNUI TREN
DESERVIT DE UN AGENT – MECANICUL DE LOCOMOTIVĂ SAU CONDUCĂTORUL
VEHICULULUI FERROVIAR

Cod: 0-8.5-06
Ediția: 1
Revizia: 0
Data intrării în vigoare:
Numărul exemplarului:

AVIZAT:
Director General Adjunct
Exploatare
Viorel SCURTU

AVIZAT:
Director Direcția Trafic
Horațiu IONESCU

AVIZAT:
Director Direcția Linii
Horia MĂRUNȚIȘ

AVIZAT:
Revizor General RGSCF
Radu-Răzvan
ALEXANDRESCU

AVIZAT:
Director Adjunct Circulație
Octavian DONOSE

AVIZAT:
Revizor central sinteză
Viorel ȘTEFAN

VERIFICAT:
Șef Serviciu Reglementări
Acces Infrastructură
Liviu RĂICAN

VERIFICAT SMS:
Revizor central SC
Răzvan CONSTANTIN

ELABORAT:
Revizor central SC
Daniel EPURE

VERIFICAT:
Instructor Central SC
Virgil BRASTAVICEANU

VERIFICAT SMCM:
Șef Serviciu SMS CP
Cristina MIHAI



CUPRINS

1. SCOP	3
2. DOMENIU DE APLICARE.....	3
3. DOCUMENTE DE REFERINȚĂ	3
4. DEFINIȚII ȘI PRESCURTĂRI	3
4.1. DEFINIȚII	3
4.2. PRESCURTĂRI	6
5. DESCRIERE.....	7
5.1. ELIBERAREA LINIEI CURENTE ÎN CAZUL DEPĂȘIRII TIMPULUI DE MERS AL TRENULUI ȘI AL IMPOSIBILITĂȚII COMUNICĂRII PRIN RADIOTELEFON CU MECANICUL TRENULUI.....	7
5.2. IDM NU POATE COMUNICA MECANICULUI TRENULUI ÎN CIRCULAȚIE AFLAT ÎN URMA TRENULUI RĂMAS ÎN LINIE CURENTĂ, PE O SECȚIE DE CIRCULAȚIE ÎNZESTRATĂ CU BLA, SĂ NU DEPĂȘEASCĂ SEMNALUL LUMINOS DE TRECERE AL BLA CARE INDICĂ O UNITATE LUMINOASĂ DE CULOARE ROȘIE	10
5.3. DISPOZIȚII FINALE	11
6. RESPONSABILITĂȚI.....	11
6.1. PERSONALUL SO IMPLICAT AL SRCF	12
6.2. RRSCF.....	12
6.3. ȘEF REGULATOR CIRCULAȚIE.....	12
6.4. ȘEF STAȚIE.....	12
6.5. ȘEF DISTRICT L	12
6.6. OPERATOR CIRCULAȚIE, OPERATOR PC, IDM	12
6.7. CONDUCĂTOR UAM.....	12
7. INFORMAȚII DOCUMENTATE (ÎNREGISTRĂRI):.....	12
8. ANEXE	13

8.1 Anexa nr. 1: Diagrama de proces.

8.2 Formulare: Lista de control a edițiilor/reviziilor; Formular de analiză a procedurii; Lista de difuzare/retragere.



1. SCOP

Prezenta procedură reglementează modul în care se face eliberarea liniei curente în cazul opririi neprevăzute a unui tren deservit de un agent – mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar în linie curentă.

2. DOMENIU DE APLICARE

Prevederile procedurii se aplică structurilor organizatorice Trafic, Linii, pe secțiunile de circulație pe care trenurile sunt deservite de un agent – mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar. Prezenta procedură nu se aplică pe infrastructura feroviară neinteroperabilă închiriată de către gestionarii de infrastructură feroviară de la administratorul de infrastructură.

Prezenta procedură permite colaborarea cu alte părți interesate, OTF, în ceea ce privește riscurile comune și punerea în aplicare a unor măsuri de siguranță adecvate.

3. DOCUMENTE DE REFERINȚĂ

- Regulamentul (UE) nr. 773/2019 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionare a traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE
- Regulamentul (UE) delegat nr. 762/2018 al Comisiei din 08 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management a siguranței, în temeiul Directivei (UE) nr. 798 /2016 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr.1158/2010 și (UE) nr.1169/2010 ale Comisei.
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009.
- Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea.
- Regulamentul (UE) nr. 679/2016 al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește protecția datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), cu Rectificarea L 127/23.05.2018.
- Ordin MT 1853/2018 privind aprobarea Normelor specifice pentru deservirea trenurilor de marfă de către un singur agent - mecanicul de locomotivă și modificarea și completarea unor regulamente și instrucțiuni din domeniul feroviar.
- Regulamentul de semnalizare nr. 004.
- Regulamentul privind circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005
- Ordin SGG nr. 600/2018 pentru aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice.
- SR EN ISO 9001:2015 Sisteme de management al calității. Cerințe.
- SR EN ISO 14001:2015 Sisteme de Management de Mediu. Cerințe cu ghid de utilizare.
- Documente SMCMS în vigoare.

4. DEFINIȚII ȘI PRESCURTĂRI

4.1. DEFINIȚII

Administratorul infrastructurii - compania națională rezultată din reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, care are ca obiect principal de activitate dezvoltarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării.



Bloc de linie automat (BLA) - instalație ce permite ocuparea liniei curente de către mai multe trenuri care circulă în același sens de mers pe distanța dintre două stații vecine, prin secționarea acesteia în porțiuni de linie denumite sectoare de bloc de linie automat, acoperite de semnale luminoase.

Bloc de linie automat simplificat (BLAS) – instalație care are la baza principiile Blocului de Linie Automat, dar care nu permite expedierea succesivă a mai multor trenuri la sector de bloc, neavând semnale intermediare de trecere în linie curentă. După depășirea semnalului luminos de ieșire primul semnal întâlnit în linie curentă de către tren este semnalul prevestitor al stației vecine. Indicația semnalelor prevestitoare nu este în dependență cu starea de liber sau ocupat a secțiunii IAD (apropiere-depărtare) pe care o acoperă, fiind în dependență numai cu indicația semnalelor de intrare pe care le preced. În condiții normale de funcționare, circulația trenurilor se face la interval de stație, expedierea trenurilor făcându-se pe baza indicației permissive a semnalului de ieșire, fără consimțământul prealabil al IDM dispozitor care execută serviciul de mișcare în stația vecină.

Instalația BLAS asigură:

- imposibilitatea expedierii în linie curentă de tren contra tren;
- interzicerea expedierii cu semnal pe liber a unui tren în urma altuia, dacă trenul expedit anterior nu a eliberat linia curentă.

Gestionar de infrastructură feroviară - orice persoană juridică sau grup de persoane juridice care au ca obiect de activitate întreținerea și exploatarea infrastructurii feroviare neinteroperabile închiriate de la administratorul infrastructurii feroviare, în condițiile legii. Pe perioada închirierii infrastructurii feroviare neinteroperabile administratorul infrastructurii feroviare exercită drepturile și obligațiile prevăzute de lege pentru infrastructura feroviară închiriată.

IDM de la PL (post local) - este IDM dispozitor care se deplasează pe baza dispoziției scrise a operatorului de la PC în condițiile menționate în prezenta procedură, la PL nominalizat de către acesta și după caz:

a) îndeplinește funcția de agent M autorizat în cazurile menționate în prezenta procedură, fiind în subordinea operatorului de la PC (post central);

b) ia în primire serviciul de mișcare la PL, respectiv preia de la PC consimțământul pentru manipularea instalației CE la PL, în caz de necesitate.

Instalația de management a traficului feroviar - ansamblu de echipamente electrice, electronice și cu tehnică de calcul pentru urmărirea operativă și conducerea automată a circulației trenurilor de către operatorul circulație.

Instalații de centralizare electronică de linie - ansamblu de echipamente electrice, electronice și cu tehnică de calcul, cu care operatorul de la PC, prin intermediul postului de operare, comandă și controlează în condiții de siguranță realizarea parcursurilor și punerea pe liber a semnalelor luminoase de circulație sau de manevră în toate stațiile și haltele de mișcare de pe secția/distanța de circulație înzestrată cu acest tip de instalație. Operatorul de la PC poate da consimțământul în condițiile menționate în prezenta procedură către IDM de la PL, aflat la postul local pentru manipularea instalației de la postul local, numai pentru efectuarea circulației trenurilor și manevrei vehiculelor feroviare în punctul de secționare în care se află postul local.

Instalația pentru conducerea centralizată a traficului, de la regulatorul de circulație, pentru comanda și controlul instalațiilor de centralizare electronică aferente acesteia - permite operarea de la postul central - PC a instalațiilor de centralizare electronică din punctele de secționare cu care interfațează. Instalațiile de centralizare electronică din punctele de secționare menționate anterior în relație cu ICCT sunt posturi locale - PL. Prin ICCT se înțelege și instalația de la PL care interfațează cu instalațiile din PL vecine și de la care este permisă manipularea instalației CE din PL vecine. În acest caz PL menționat anterior devine PC numai în relație cu PL vecine cu care interfațează.

Mod automat de executare a parcursurilor în regim CMT (Centrul de management al traficului feroviar) - pentru numărul trenului introdus la intrarea în zona de activitate coordonată prin IMTF (instalația de management a traficului feroviar), trasa alocată trenului și circulația de fapt se face solicitarea de efectuare a parcursurilor de către IMTF fără altă acțiune din partea operatorului circulație și se transmite către instalația CE. Prin interfața IMTF operatorul de circulație are posibilitatea în acest



mod de executare a parcursurilor de a modifica linia de garare/trecere în punctele de secționare precum și firul de circulație în cazul liniilor duble. Comenzile de intrare/ieșire/trecere în/prin punctele de secționare se execută automat pe măsură ce trenul ocupă secțiunile din trasa alocată. Acest mod de operare se poate utiliza numai pentru trenurile de călători.

În cazul trenurilor de călători compuse în punctele de secționare din zona de activitate coordonată prin IMTF comanda de ieșire a trenului se execută imediat după introducerea numărului de tren în sistem.

Mod manual de executare a parcursurilor în regim CMT - Comenzile de intrare/ieșire/trecere ale trenurilor în/prin punctele de secționare se execută de către operatorul circulație în IMTF. Acest mod de lucru se poate utiliza atât în circulația trenurilor de marfă cât și a trenurilor de călători.

Operatorul de la PC - personalul care deține competențele de a manipula ICCT/ICEL. Prin operator de la PC se înțelege operator circulație sau IDM.

Operator de transport feroviar – orice entitate publică sau privată autorizată în condițiile legii a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de acesta, sunt incluse de asemenea societăți care asigură doar tracțiunea.

(OTF) - prevederi din prezenta procedură care sunt menționate și în procedura proprie OTF, pentru eliberarea liniei curente, în cazul opririi neprevăzute a unui tren deservit de cel puțin un agent – mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar în linie curentă.

Post central - postul de operare al ICCT/ICEL de la care se face manipularea instalației de centralizare electronică atât din stația în care se află postul central cât și din restul stațiilor și haltelor de mișcare de pe secția de circulație înzestrată cu ICCT/ICEL. Operatorul de la PC poate executa serviciul de mișcare în stația în care se află PC cât și în restul punctelor de secționare de pe secția de circulație înzestrată cu ICCT/ICEL. În punctele de secționare în care operatorul de la PC dă consimțământul pentru manipularea instalației de centralizare electronică de la PL, serviciul de mișcare este preluat de către IDM de la PL.

Atunci când PC este amplasat într-o stație care nu este cuprinsă în ICCT, operatorul de la PC nu manipulează instalația de siguranța circulației și nu execută serviciul de mișcare din/în punctul de secționare respectiv.

Post local - postul de operare aflat în punctele de secționare aflat pe secția de circulație dotată cu ICCT/ICEL, în care manipularea instalației de centralizare electronică se poate face de IDM numai după obținerea consimțământului dat de către operatorul de la PC. Prin PL în sensul prezentei proceduri se înțelege și *punct de secționare* de pe secție cu sistem de circulație dispecer fără IDM sau alt agent, în condițiile în care manipularea instalației și executarea serviciului de mișcare pentru punctul de secționare respectiv se face de la PC.

Regim CE - Reprezintă comanda și controlul asupra parcursurilor de circulație și manevră ce se efectuează de la instalația CE aflată în punctele de secționare în zona de activitate coordonată de IMTF sau de la postul central pentru comanda și controlul instalațiilor de centralizare electronică.

Regim CMT – reprezintă efectuarea circulației trenurilor de la postul central al IMTF de către operatorul de circulație, după trecerea instalației din regim CE în regim CMT prin solicitarea efectuării parcursurilor de circulație pentru una sau mai multe stații din zona controlată de IMTF.

Regimul CMT poate deveni activ numai în cazul în care toate instalațiile exterioare din stație și linie curentă sunt în condiții normale de funcționare respectiv care nu implică utilizarea comenzilor speciale la executarea parcursurilor de către instalația CE.

În acest regim de funcționare:

- parcursurile de manevră compatibile cu parcursurile de circulație ale trenurilor se execută simultan de către IDM în instalația CE de la postul local respectiv PC după caz;
- anularea indicației permissive la semnale, dezăvorărea parcursurilor se execută doar de către IDM în instalația CE.

Regimul CMT are două moduri de efectuare a parcursurilor în circulația trenurilor: automat și manual.

În caz de necesitate IDM de la postul local sau PC poate lua forțat consimțământul dat pentru regimul CMT, instalația trecând în acest caz în regim CE fără nici o solicitare prealabilă din partea IDM.



Secție de circulație dotată cu ICCT/ICEL - este secția de circulația pe care executarea serviciului de mișcare în punctele de secționare se poate face din PC conform prevederilor din prezenta procedură. În punctele de secționare cu activitate de manevră în mod curent, serviciul de mișcare este efectuat de IDM de la PL. Pe aceste secții de circulație, în funcție de circulația trenurilor și activitatea de manevră a vehiculelor feroviare, circulația trenurilor în punctele de secționare se poate face după *sistemul dispecer* în condițiile asigurate de ICCT/ICEL pe întreaga secție sau pe anumite DC. Pe DC delimitate într-un/amele capăt/capete de PL cu serviciul de mișcare și consimțământul din ICCT/ICEL predate la IDM de la PL, circulația trenurilor se face după sistemul BLA/BLAS.

Structură organizatorică - forma de organizare prin care se efectuează activități care contribuie la realizarea aceluiași obiective și sunt subordonate aceluiași conducător (ex.: divizie, serviciu, regulator circulație, secție CT, L, stație de cale ferată, district L, CT).

Tren care nu își mai poate continua mersul (OTF) - este trenul pentru care mecanicul/conducătorul UAM declară vehiculul feroviar motor defect sau trenul/UAM care depășește timpul de mers dintre două stații (halte de mișcare) cu 30 minute. În acest caz se interzice punerea trenului/UAM în mișcare până când nu se primește încuviințare de la IDM dispozitor.

Utilajele automotoare pentru mecanizare - sunt vehicule feroviare de construcție specială care servesc pentru transportul de muncitori, materiale, utilaje și scule la locul de executare al lucrărilor, deplasări urgente în cazuri de forță majoră, remorcarea altor vehicule feroviare precum și pentru controlul stării liniei și instalațiilor feroviare. În sensul prezentei proceduri prin UAM se înțelege și UAM cu vagoane.

4.2. PRESCURTĂRI

BLA - bloc de linie automat

CE - centralizare electronică

CMT – centrul de management al traficului feroviar

DC - distanța circulație

EER - echipa de evaluare a riscurilor de siguranță feroviară

ICCT - instalație pentru conducerea centralizată a traficului, de la regulatorul de circulație, pentru comanda și controlul instalațiilor de centralizare electronică aferente acesteia

ICEL - instalație de centralizare electronică de linie

IFTE - instalații fixe de tracțiune electrică

IMTF - instalația de management a traficului feroviar

OTF - operator de transport feroviar.

PC - post central

PL - post local

RC - regulator de circulație

RER – radio emisie recepție

RR - responsabil cu riscurile

RUCLCM – registru unificat de căi libere comenzi și mișcare

RUCLCMPC - registru unificat de căi libere comenzi și mișcare post central

SICCT - secție de circulație dotată cu instalație pentru conducerea centralizată a traficului, de la regulatorul de circulație, pentru comanda și controlul instalațiilor de centralizare electronică aferente acesteia

SICEL – secție de circulație dotată cu instalație de centralizare electronică de linie

SRCF - sucursala regională de căi ferate

SMS - sistem de management al siguranței

SMCMS - sistem de management calitate - mediu - siguranță

SO - structură organizatorică

UAM - utilaje automotoare pentru mecanizare



5. DESCRIERE

5.1. Eliberarea liniei curente în cazul depășirii timpului de mers al trenului și al imposibilității comunicării prin radiotelefon cu mecanicul trenului

5.1.1. (1) În cazul în care trenul depășește timpul de mers al distanței de circulație dintre două puncte de secționare vecine (stații, halte de mișcare), iar IDM și mecanicul de locomotivă nu pot lua legătura între ei în vederea luării măsurilor de eliberare a liniei curente, se procedează astfel:

- dacă timpul de mers al trenului este depășit cu 10 minute, IDM din stația în care urma să sosescă trenul ia legătura cu IDM din stația care l-a îndrumat și îi comunică faptul că nu poate lua legătura cu mecanicul de locomotivă de la trenul aflat în linie curentă;
- IDM din stația care a îndrumat trenul încercă să ia legătura cu mecanicul de locomotivă;
- dacă nici unul dintre cei doi IDM nu reușește să ia legătura cu mecanicul de locomotivă, în ambele stații care delimitează distanța de circulație (firul de circulație) se execută de către IDM parcursuri, prin manipularea macazurilor, cu acces la o linie liberă pentru evitarea pericolului unei ciocniri cu trenuri/material rulant în staționare/mișcare;
- IDM din stația în care trebuia să sosească trenul avizează operatorul de circulație despre situația apărută;
- operatorul de circulație avizează șeful de tură de la regulatorul de circulație;
- șeful de tură de la regulatorul de circulație avizează telefonic personalul desemnat din structura organizatorică proprie a OTF precizând numărul trenului, stațiile între care se află și ora la care trebuia să ajungă trenul în prima stație și solicită informații privind starea trenului;
- în cazul în care trenul nu-și mai poate continua mersul, reprezentantul OTF comunică prin telefonogramă cererea locomotivei de ajutor, faptul că trenul nu își mai poate continua mersul, numărul trenului, numărul foii de parcurs, numele mecanicului, poziția kilometrică la care se află trenul în linie curentă și dacă are disponibilă o locomotivă de ajutor;
- șeful de tură de la regulatorul de circulație confirmă primirea telefonogramei cu număr și oră, menționând numele și prenumele său;
- operatorul de circulație ia la cunoștință sub semnătură în registrul de dispoziții al șefului de tură, telefonograma transmisă de personalul desemnat al OTF și stabilește modul de trimitere a locomotivei de ajutor dacă este cazul, respectiv modul de eliberare a liniei curente;
- îndrumarea mijlocului de ajutor în linie curentă și eliberarea liniei curente se fac conform prevederilor din reglementările specifice.

(2) În cazul în care trenul depășește timpul de mers al distanței de circulație dintre două puncte de secționare vecine (stații, halte de mișcare) cu 30 minute și nu se poate lua legătura cu mecanicul de locomotivă conform prevederilor de la aliniatul (1) se procedează astfel:

- trenul care depășește timpul de mers dintre două stații (halte de mișcare) cu 30 minute este considerat *tren care nu își mai poate continua mersul*;
- în ambele stații care delimitează distanța de circulație (firul de circulație pe care se află trenul) parcursurile sunt efectuate prin manipularea macazurilor cu acces din linie curentă la linie liberă sau linie de evitare/scăpare până la remorcarea trenului cu locomotiva de ajutor în stație;
- operatorul de circulație dispune îndrumarea locomotivei de ajutor spre urma trenului și numai când condițiile de exploatare nu permit acest lucru (în urma trenului rămas defect pe BLA se află alt tren sau nu sunt asigurate condițiile de compunere a trenului prin introducerea locomotivei de ajutor la urmă) este permisă îndrumarea spre capul trenului;
- îndrumarea mijlocului de ajutor pe linie curentă închisă se face cu respectarea următoarelor condiții, prevăzute în ordinul de circulație:
 - a. viteza maximă de circulație a locomotivei de ajutor, indiferent că se îndrumă pe la urma trenului sau spre locomotiva trenului, este de cel mult 20 km/h;



b. mecanicul locomotivei de ajutor este avizat de către IDM prin ordin de circulație să circule cu deosebită atenție dând semnale repetate de atenție cu fluierul locomotivei și cu transmiterea de apeluri repetate prin radiotelefon către mecanicul trenului rămas în linie curentă;

c. în situația în care mecanicul locomotivei de ajutor constată că sunt vehicule feroviare în mișcare, ia imediat măsuri de siguranță pentru asigurarea locomotivei de ajutor și protejarea personalului care îl deservește. Măsurile de siguranță pe care mecanicul trebuie să le ia în acest caz sunt prevăzute în SMS propriu al OTF.

(3) În cazul în care trenul circulă pe o secție de circulație cu linie dublă și există posibilitatea să se îndrume un tren în circulație pe firul alăturat, deservit de cel puțin doi agenți, pe lângă prevederile de la pct.(1) și (2) se iau și următoarele măsuri:

- operatorul de circulație stabilește condițiile de circulație și dispune oprirea în linie curentă a trenului care se îndrumă pe firul alăturat de circulație în dreptul locomotivei trenului care nu își mai poate continua mersul;

- primul tren expedit pe firul alăturat oprește în dreptul trenului rămas în linie curentă, iar cel de al doilea agent al trenului se deplasează la locomotiva trenului pentru a se edifica asupra situației apărute. Situația constatată este transmisă către IDM dispozitor din prima stație, iar în cazul în care instalația de radiotelefon nu funcționează mecanicul oprește trenul în prima stație chiar dacă acesta nu are oprire și comunică IDM dispozitor cele constatate. IDM dispozitor aduce la cunoștința operatorului de circulație situația din linie curentă;

(4) Pe SICCT/SICEL dacă în interval de 20 minute față de ora programată de sosire/trecere prin următorul punct de secționare spre care trenul circulă pe SICCT, operatorul de la PC pe baza indicațiilor date de monitor constată că trenul staționează nejustificat pe o secțiune de cale din linie curentă, dispune IDM să se deplaseze până la unul din PL vecine distanței de circulație ocupate de tren.

IDM de la PL, după preluarea serviciului de mișcare la PL, împreună cu operatorul de la PC și operatorul de circulație procedează în continuare conform prevederilor de la punctul 5.1.1. aliniatele (1) – (3) din prezenta procedură. În cazul în care constatarea situației din linie curentă se face de către cel de al doilea agent al trenului care a fost îndrumat pe linia vecină, trenul este oprit în prima stație deservită de IDM pentru ca cel de al doilea agent să comunice aspectele constatate.

(5) Pe secțiile de circulație în care circulația trenurilor este condusă de către operatorul de circulație cu IMTF în regim CMT, dacă în interval de 20 minute față de ora programată de sosire/trecere prin următorul punct de secționare spre care trenul circulă, operatorul de circulație pe baza indicațiilor date de monitor constată că trenul staționează nejustificat pe o secțiune de cale din linie curentă, trece IMTF în regim CE. În continuare operatorul de la PC, IDM de la PL și operatorul de circulație procedează conform prevederilor de la aliniatul (4).

5.1.2. (1) În cazul în care UAM depășește timpul de mers a distanței de circulație dintre două puncte de secționare vecine (stații, halte de mișcare), iar IDM/conducătorul UAM nu poate lua legătura cu conducătorul UAM/IDM în vederea luării măsurilor de eliberare a liniei curente, se procedează astfel:

- dacă timpul de mers al UAM este depășit cu 10 minute, IDM din stația în care urma să sosească UAM, ia legătura cu IDM din stația care l-a îndrumat și îi comunică faptul că nu poate lua legătura cu conducătorul UAM aflat în linie curentă;

- IDM din stația care a îndrumat trenul, încercă să ia legătura cu conducătorul UAM;

- dacă nici unul dintre cei doi IDM nu reușește să ia legătura cu conducătorul UAM, în ambele stații care delimitează distanța de circulație (firul de circulație pe care se află UAM) se execută de către IDM parcurșuri prin manipularea macazurilor cu acces din linie curentă la linie liberă sau linie de evitare/scăpare;

- IDM din stația în care trebuia să sosească UAM, avizează șeful de district L prin orice mijloace, despre situația apărută;

Șeful de district L:

a. ia legătura prin orice mijloace cu conducătorul UAM;

b. se edifică asupra situației apărute;



c. solicită conducătorul UAM să comunice cererea mijlocului de ajutor, faptul că UAM nu își mai poate continua mersul, numărul UAM, numărul foii de parcurs, numele conducătorului și poziția kilometrică la care se află UAM în linie curentă;

d. transmite prin telefonogramă IDM solicitarea făcută de conducătorul UAM cu număr și oră. Solicitarea făcută trebuie să conțină precizarea că UAM este deservit numai de către conducătorul vehiculului, cererea mijlocului de ajutor, faptul că UAM nu își mai poate continua mersul, numărul trenului, numărul foii de parcurs, numele conducătorului UAM și poziția kilometrică la care se află UAM în linie curentă;

- IDM aduce la cunoștința operatorului de circulație telefonograma transmisă de șeful de district L și stabilește modul de trimitere a mijlocului de ajutor dacă este cazul, respectiv modul de eliberare a liniei curente;

- îndrumarea mijlocului de ajutor în linie curentă și eliberarea liniei curente se fac conform prevederilor din reglementările specifice.

(2) În cazul în care UAM depășește timpul de mers al distanței de circulație dintre două puncte de secționare vecine (stații, halte de mișcare) cu 30 minute și nu se poate lua legătura cu conducătorul UAM, conform prevederilor de la alineatul (1) se procedează astfel:

- UAM care depășește timpul de mers dintre două stații (halte de mișcare) cu 30 minute este considerat *tren care nu își mai poate continua mersul*;

- **se interzice** conducătorului UAM care a depășit timpul de mers a distanței de circulație dintre două stații (halte de mișcare) cu 30 minute și nu a reușit să ia legătura cu IDM, să își continue mersul sau să dea UAM înapoi, până la sosirea mijlocului de ajutor;

- în ambele stații care delimitează distanța de circulație (firul de circulație) parcursurile sunt efectuate prin manipularea macazurilor cu acces din linie curentă la linie liberă sau linie de evitare/scăpare până la remorcarea UAM cu mijlocul de ajutor în stație;

- șeful districtului L avizează șeful stației/IDM că UAM este deservit de un singur agent – conducătorul UAM și că nu se poate lua legătura cu acesta;

- operatorul de circulație dispune îndrumarea mijlocului de ajutor în linie curentă închisă;

- îndrumarea mijlocului de ajutor pe linie curentă închisă se face cu respectarea următoarelor condiții:

a. viteza maximă de circulație a locomotivei de ajutor este de cel mult 20 km/h;

b. conducătorul mijlocului de ajutor este avizat de către IDM prin ordin de circulație să circule cu deosebită atenție dând semnale repetate de atenție cu fluierul locomotivei și cu transmiterea de apeluri repetate prin radiotelefon către conducătorul UAM rămas în linie curentă;

c. în situația în care conducătorul mijlocului de ajutor constată că sunt vehicule feroviare în mișcare ia imediat măsuri de siguranță pentru asigurarea mijlocului de ajutor și protejarea personalului care îl deservește. Măsurile de siguranță pe care mecanicul trebuie să le ia în acest caz sunt prevăzute în SMS propriu al OTF.

(3) În cazul în care UAM depășește timpul de mers al distanței de circulație dintre două puncte de secționare vecine (stații, halte de mișcare) cu 30 minute și nu se poate lua legătura cu conducătorul UAM conform prevederilor de la alineatul (1), iar secția de circulație se află pe linie dublă și există posibilitatea să se îndrume un tren în circulație pe firul alăturat deservit de cel puțin doi agenți se procedează astfel:

- UAM care depășește timpul de mers dintre două stații (halte de mișcare) cu 30 minute este considerat *tren care nu își mai poate continua mersul*. Se interzice conducătorului UAM care a depășit timpul de mers a distanței de circulație dintre două stații (halte de mișcare) cu 30 minute și nu a reușit să ia legătura cu IDM să își continue mersul sau să dea trenul înapoi până la sosirea mijlocului de ajutor;

- operatorul de circulație dispune oprirea în linie curentă a trenului care se îndrumă pe firul alăturat de circulație în dreptul UAM care nu își mai poate continua mersul precum și oprirea în prima stație chiar dacă în prima stație trenul nu are prevăzută oprire. Trenurile care pot fi



îndrumate pe firul alăturat sunt de rang IV-VII în condițiile menționate anterior iar întârzierile în circulația lor sunt analizate în contul CFR;

- cel de al doilea agent al trenului ia legătura cu conducătorul UAM și se edifice asupra situației apărute;
- la sosirea în prima stație cel de al doilea agent al trenului comunică IDM situația constatată în linie curentă;
- IDM avizează operatorul de circulație și șeful de district L despre situația din linie curentă. În funcție de situația constatată în linie curentă operatorul de circulație dispune măsurile pentru eliberarea liniei curente.

(4) Pe SICCT/SICEL dacă în interval de 20 minute față de ora programată de sosire/trecere prin următorul punct de secționare spre care UAM circulă pe SICCT, operatorul de la PC pe baza indicațiilor date de monitor constată că UAM staționează nejustificat pe o secțiune de cale din linie curentă, dispune IDM să se deplaseze până la unul din PL vecine distanței de circulație ocupată de tren.

IDM de la PL după preluarea serviciului de mișcare la PL, împreună cu operatorul de la PC și operatorul de circulație procedează în continuare conform prevederilor de la punctul 5.1.2. aliniatele (1) – (3) din prezenta procedură. În cazul în care constatarea situației din linie curentă se face de către cel de al doilea agent al trenului care a fost îndrumat pe linia vecină, trenul este oprit în prima stație deservită de IDM pentru ca cel de al doilea agent să comunice aspectele constatate.

(5) Pe secțiile de circulație în care circulația trenurilor este condusă de către operatorul de circulație cu IMTF în regim CMT, dacă în interval de 20 minute față de ora programată de sosire/trecere prin următorul punct de secționare spre care UAM circulă, operatorul de circulație pe baza indicațiilor date de monitor constată că trenul staționează nejustificat pe o secțiune de cale din linie curentă, trece IMTF în regim CE. În continuare operatorul de la PC, IDM de la PL și operatorul de circulație procedează conform prevederilor de la aliniatul (4).

5.2. IDM nu poate comunica mecanicului trenului în circulație aflat în urma trenului rămas în linie curentă, pe o secție de circulație înzestrată cu BLA, să nu depășească semnalul luminos de trecere al BLA care indică o unitate luminoasă de culoare roșie

5.2.1. (1) În cazul în care IDM nu poate comunica mecanicului trenului în circulație din urma trenului rămas în linie curentă pe o secție de circulație înzestrată cu BLA, să nu depășească semnalul luminos de trecere al BLA care indică o unitate luminoasă de culoare roșie se procedează astfel:

- IDM din stația în care urma să sosescă trenul avizează operatorul de circulație și ia legătura cu IDM din stația care l-a îndrumat comunicându-i faptul că nu poate lua legătura cu mecanicul de locomotivă de la trenul aflat în linie curentă;
- IDM din stația care a îndrumat trenul încercă să ia legătura cu mecanicul de locomotivă;
- dacă nici unul dintre cei doi IDM nu reușește să ia legătura cu mecanicul de locomotivă al trenului în circulație aflat în urma trenului rămas în linie curentă, IDM din stația în care trebuia să sosescă trenul avizează prin radiotelefon mecanicul trenului rămas cu locomotiva defectă în linie curentă că în urma lui se află un tren cu care nu a putut lua legătura prin instalația de radiotelefon pentru ca acesta să dea cu fluierul locomotivei semnalul „pericol” și să încerce să ia legătura prin instalația de radiotelefon cu mecanicul trenului aflat în urma sa;
- în cazul în care nu se reușește să se ia legătura cu mecanicul de locomotivă, acesta înainte de a depăși semnalul de trecere BLA cu o lumină roșie încearcă să ia legătura prin instalația de radiotelefon cu IDM din stația în care urmează să sosescă și să se intereseze dacă sectorul de bloc din fața sa este liber. În situația în care sectorul din fața sa este ocupat, pune trenul în mișcare numai după ce a primit confirmarea de la IDM că sectorul este liber cu respectarea indicației semnalului de trecere BLA;
- în cazul în care nu poate lua legătura cu IDM din stația în care trebuie să sosescă mecanicul trenului încercă să ia legătura cu IDM din stația precedentă pentru a se edifica dacă sectorul din fața sa este liber;



- dacă nu se poate edifica mecanicul trenului depășește semnalul de trecere BLA conform prevederilor din reglementările specifice dând semnale repetate de atenție cu fluierul locomotivei și cu transmiterea de apeluri repetate prin radiotelefon încercând să identifice dacă în fața sa se află alt tren.

(2) Pe SICCT/SICEL, operatorul de la PC pe baza indicațiilor date de monitor avizează operatorul de circulație în continuare procedându-se conform prevederilor de la aliniatul (1).

(3) Pe secțiile de circulație în care circulația trenurilor este condusă de către operatorul de circulație cu IMTF în regim CMT acesta trece IMTF în regim CE, în continuare procedându-se conform prevederilor de la aliniatul (1).

5.3. Dispoziții finale

5.3.1. (1) Serviciul Reglementări Acces Infrastructură din cadrul Direcției Trafic avizează în scris către SRCF 1-8:

- lista cu OTF care pot implementa OMT 1853/2018;
- personalul desemnat al OTF și numerele de telefon la care poate fi contactat pentru transmiterea informațiilor menționate în prezenta procedură.

(2) Serviciul Reglementări Acces Infrastructură din cadrul Direcției Trafic:

- informează personalul și OTF implicate cu privire la riscuri;
- asigură schimbul de informații legate de siguranța feroviară între diferitele niveluri ale organizației și între acestea și părțile interesate externe.

5.3.2. (1) Personalul din cadrul succursalelor regionale de căi ferate (șef tură regulator circulație, operator circulație, operator PC, șef stație, șef stație rezervă, IDM, șef district L, conducător UAM) trebuie să fie instruit din prevederile prezentei proceduri, conform dispozițiilor date de Diviziile Trafic și Linii, respectiv să semneze de luare la cunoștință.

(2) Personalul menționat la alin. (1) este evaluat periodic din competențele profesionale specifice acestei proceduri conform reglementărilor specifice CNCF „CFR” - S.A..

5.3.3. Succursalele regionale de căi ferate, prin Divizia Trafic, Divizia Linii asigură difuzarea controlată a prezentei proceduri către personalul interesat.

5.3.4. (1) În primul an de la trecerea la noul mod de deservire a trenurilor se vor programa lunar activități de control pe secțiile de circulație pe care sunt îndrumate trenuri deservite de cel puțin un agent – mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar. Controlul se va face succesiv la reglementările de circulație și la stații. Acțiunile de control se vor efectua de către personalul cu atribuții de control din cadrul diviziilor de specialitate.

(2) Obiectivele activității de control vor consta în identificarea altor riscuri de interfață asociate acestui sistem de deservire a trenurilor în vederea stabilirii unor măsuri de ținere sub control. Totodată se evaluează măsurile de control stabilite anterior, iar dacă se constată că acestea nu sunt eficiente, se propun noi măsuri. Verificările vor stabili dacă, între timp, condițiile inițiale s-au modificat și dacă măsurile de control ale riscurilor definite în planul de acțiune întocmit de către SO responsabile cu monitorizarea sistemului din cadrul SRCF sunt în continuare adaptate circumstanțelor. În notele de constatare încheiate se va stabili dacă sunt necesare alte măsuri de control a riscurilor, eventual revizuirea procedurii specifice de lucru dacă este cazul.

5.3.5. La executarea serviciului, personalul este obligat să respecte pe lângă reglementările din prezenta procedură și restul regulilor din Regulamentul de semnalizare nr. 004 și Regulamentul privind circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005, OMT 1853/2018, precum și reglementările specifice aplicabile în vigoare.

5.3.6. Locomotiva de ajutor și agentul autorizat la proba frânei care se îndrumă în cazurile menționate în prezenta procedură trebuie să aparțină unui OTF care are implementat OMT 1853/2018.

6. RESPONSABILITĂȚI



6.1. Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare

- Verifică modul de desfășurare a activității conform procedurii;
- verifică eficacitatea măsurilor stabilite de sectorul exploatare, iar dacă acestea nu își ating scopul, propun diviziilor de specialitate revizuirea măsurilor de ținere sub control a riscurilor identificate;

6.2. Personalul SO implicat al SRCF desemnat de Diviziile Trafic, Linii

- asigură difuzarea controlată și aplicarea prezentei proceduri;
- organizează și efectuează controlul activității;
- identifică și semnalează RR riscurile asociate activităților; salariații cu responsabilități în siguranța feroviară semnalează riscurile din cadrul SMS către RR și/sau EER;
- semnează formularele de alertă la risc;
- salariații cu responsabilități în siguranța feroviară completează și semnează formularul „Raport de eveniment”;
- implementează măsurile de control dispuse pentru riscurile identificate ca fiind semnificative;
- stabilesc acțiunile și măsurile necesare pentru controlul riscului identificat.

6.3. Șef regulator circulație

- aplică și verifică modul de aplicare a prevederilor procedurii de la cap. 5 și din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005;
- organizează și efectuează controlul activității pe regulatorul de circulație propriu și în stațiile/haltele de mișcare de pe raza regulatorului propriu;
- prelucrează sub semnătură procedura cu personalul interesat.

6.4. Șef stație

- prelucrează sub semnătură procedura cu personalul interesat;
- analizează, evaluează și decide asupra riscurilor semnalate în formularul de alertă la risc.

6.5. Șef district L

- după avizare, ia legătura prin orice mijloace cu conducătorul UAM pentru a se edifica asupra situației existente;
- comunică către IDM datele necesare solicitării locomotivei de ajutor.

6.6. Operator circulație, Operator PC, IDM

- efectuează operațiile legate de circulația trenurilor cu respectarea prezentei proceduri și a normelor naționale de siguranță;
- semnalează riscurile către șeful ierarhic, completează și semnează formularul „Raport de eveniment”.

6.7. Conducător UAM

- efectuează operațiile legate de circulația trenurilor cu respectarea prezentei proceduri și a normelor naționale de siguranță.

7. INFORMAȚII DOCUMENTATE (ÎNREGISTRĂRI):

Nr. crt.	Documentul	Cine întocmește	Nr. Ex.	Destinația documentului	Suport editare	Când se întocmește	Loc de păstrare
1	RUCLCM	Stație CF	1	Stație CF	Hârtie	Permanent	Stație CF
2	RUCLCMPC	Stație CF	1	Stație CF	Hârtie	Permanent	Stație CF
3	Registru de dispoziții RC	Stație CF	1	Stație CF	Hârtie	Permanent	Stație CF
4	Ordin de circulație	Stație CF	1	Stație CF	Hârtie	Permanent	Stație CF