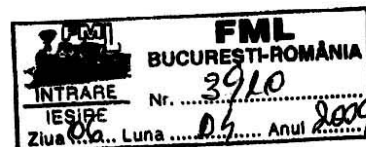




MINISTERUL TRANSPORTURILOR
și INFRASTRUCTURII
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ – AFER



București, Calea Griviței nr.393, sector 1 cod poștal:

Telefon. 0213077910, Fax:0213077976

Cabinet director general
Nr. 1000/ 627 /2009

APROBAT MINISTERUL
Radu Mircea



NOTĂ

privind stabilirea condițiilor pentru experimentarea deservirii simplificate a locomotivelor (fără mecanic ajutor) pentru trenurile directe de marfă

Iminenta aplicare a prevederilor europene cu privire la autorizarea mecanicilor și a personalului de tren (transpunerea în legislația națională a Directivei Europene nr.59/2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar) va permite unui operator de transport feroviar să poată dispune după propriile criterii în alegerea celui de-al doilea agent al trenului, precum și faptul că locomotivele pot fi conduse în sistem simplificat (fără mecanic ajutor).

Menționăm faptul că este necesară completarea cadrului de reglementare cu posibilitatea deservirii trenurilor directe de marfă fără mecanic ajutor, prin stabilirea unor cerințe de natură tehnico-organizatorică, cu caracter nediscriminatoriu pentru toți operatorii de transport feroviar de marfă și modificarea/completarea unor reglementări specifice în vigoare, care să asigure respectarea cerințelor de siguranța circulației.

În temeiul prerogativelor legale în vigoare, vă rugăm să aprobați experimentarea sistemului de conducere simplificat (fără mecanic ajutor) pentru trenurile directe de marfă. Acest experiment se poate efectua de operatorii de transport feroviar deținători de licență și certificate de siguranță în termen de valabilitate, în condițiile stabilite și prezentate anexat.

În anexă sunt prezentate condiții cu caracter bine determinat, pe durata efectuării unui experiment similar celui efectuat pentru conducerea simplificată a trenurilor de călători, precum și unele sarcini și responsabilități pentru operatorii economici implicați.

Director General AFER,
Dinu DRĂGAN



CONDITII

privind experimentarea deservirii simplificate a locomotivelor (fără mecanic ajutor) pentru trenurile directe de marfă

Cap I: Condiții generale.

Art.1-(1) - Operatorul de transport feroviar de marfă, pentru a asigura remorcarea trenurilor directe de marfă fără mecanic ajutor este obligat să dețină :

- a) reglementări specifice proprii cu privire la deservirea trenurilor directe de marfă, întocmite conform prevederilor art.108, alin.(3) din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005 și să obțină avizarea favorabilă a acestora de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER;
- b) mecanici de locomotivă - autorizați în prealabil pentru efectuarea noului tip de prestație;
- c) cel puțin un alt agent al trenului – cu funcția de șef tren sau cu o altă funcție cu responsabilități în siguranța circulației, dar obligatoriu autorizat ca șef de tren;
- d) vehicule feroviare motoare apte din punct de vedere tehnic și al dotărilor pentru noul tip de remorcare a trenurilor directe de marfă.

(2) – Consilierul de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase al operatorului de transport feroviar, va întocmi un raport privind factorii de risc specifici noului sistem de remorcare, precum și procedurile interne necesare a fi adoptate în vederea minimizării factorilor de risc; după elaborare și aprobare procedurile se transmit la Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, pentru completarea documentelor referitoare la certificarea în materie de siguranță (completarea certificatului de siguranță deținut).

(3) Operatorul de transport feroviar de marfă va asigura păstrarea tuturor evidențelor necesare pentru interpretarea și valorificarea rezultatelor experimentului, până la finalizarea acestuia.

Art. 2 (1) - Administratorul infrastructurii feroviare publice-CN "CFR" S.A. trebuie să confirme în scris către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, pentru secțiile de circulație pe care se va efectua experimentul, existența și funcționarea pe fiecare secție de circulație, a următoarelor:

- a) echipamentul din cale aferent sistemului de control a vitezelor la semnale și restricții de viteză, precum și sistemul de frânare automată a trenurilor;
- b) sistem de semnalizare ce asigură vizibilitatea semnalelor în mod obligatoriu de la postul de conducere al mecanicului, la distanțele prevăzute în Regulamentul de semnalizare nr.004/2006:

(2) Numărul de trenuri, programarea circulației acestora, precum și secțiile de circulație se stabilesc de comun acord CN "CFR" S.A.- operator de transport feroviar, astfel încât să nu se afecțeze regularitatea circulației trenurilor;

(3) CN "CFR" S.A. va asigura păstrarea tuturor evidențelor necesare pentru interpretarea și valorificarea rezultatelor experimentului, până la finalizarea acestuia.

Art.3 (1)- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, va analiza și, după caz, va aviza sau completa documentația aferentă operatorului de transport feroviar, după primirea solicitărilor scrise prevăzute la art.1 și art.2



(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER va verifica îndeplinirea totalității cerințelor de natură tehnico-organizatorică și va notifica în scris CN "CFR" S.A. faptul că se poate începe experimentarea.

(3) După expirarea duratei de efectuare a experimentului, concluziile obținute se vor prezenta conducerii ministerului transporturilor și infrastructurii, cu propunerea de prelungire sau de finalizare a acestuia, după caz.

Cap.II Cerințe specifice, indiferent de tipul vehicului feroviar motor care va asigura remorcarea trenurilor directe de marfă

Art. 4 - Vehiculele feroviare motoare trebuie să vor îndeplini obligatoriu următoarele cerințe:

- a) Locomotivele să fie dotate cu dispozitiv de siguranță și vigilență (DSV), instalații de control punctual al vitezei (INDUSI), și instalații radiotelefon, în bună stare de funcționare;
- b) Locomotivele să se încadreze în prevederile instrucțiunilor nr.201/2007 aprobate prin OMTCF nr.2229/2006, privind piesele, aparatele și instalațiile locomotivelor ale căror defecte de orice fel sau a căror lipsă interzice ieșirea din depou sau remiză pentru remorcarea trenurilor;
- c) Existența tuturor lămpilor de semnalizare și sigiliilor la protecții (bloc aparate, releu, contactoare, robineți, etc.);
- d) În cabinele de conducere a locomotivelor vor fi afișate schemele sinoptice, privind modul de acționare a aparatelor de către șeful de tren.

Art. 5 (1) - personalul care deservește trenul direct de marfă are următoarele obligații:

- a) Șeful de tren să fie în măsură să oprească motorul diesel (scoaterea de sub tensiune) să frâneze și să aducă inversorul locomotivei în poziția 0 în cazul în care mecanicul își pierde capacitatea de conducere;
- b) În timpul staționărilor, în funcție de timpul disponibil, după asigurarea menținerii pe loc a trenului, mecanicul va face revizie în sala mașinilor; atunci când staționarea este mai mare de 3 min. va face și revizia exterioară a locomotivei;
- c) Legarea și dezlegarea locomotivelor la și de la tren se va face, de către un agent al operatorului de transport feroviar astfel cum este stabilit prin planul tehnic de exploatare al stației CFR și reglementările specifice proprii prevăzute la art.1 alin.(1), lit.a). În toate cazurile, mecanicul va verifica și răspunde de legarea corectă a locomotivei de primul vagon.

(2) Pentru cazul prevăzut la alin.(1) lit.a) instruirea prealabilă este obligatorie și constituie responsabilitatea operatorului de transport feroviar; autorizarea șefului de tren pentru manipularea instalațiilor de siguranță cu care sunt echipate locomotivele conduse în sistem simplificat se va face conform prevederilor legale în vigoare.

Cap.III: Condiții speciale în circulația trenurilor

Art.6 - În cazul opririi neprevăzute a trenului în linie curentă se va proceda conform reglementărilor specifice în vigoare, cu următoarele precizări:

- a) mecanicul locomotivei va comunica șefului de tren cauza opririi trenului, precum și măsurile necesare, după caz; dacă este necesară menținerea pe loc a trenului, șeful de tren va proceda la strângerea frânelor de mână, conform "notei de frână"
- b) după oprirea neprevăzută a trenului datorită pierderii capacității mecanicului de a conduce, șeful de tren trebuie să ia toate măsurile ce se impun, inclusiv acordarea primului ajutor



pentru mecanic, dacă este cazul; șeful de tren va lua legătura cu stația CFR cea mai apropiată, solicitând din proprie inițiativă mijloacele de ajutor, respectiv locomotivă sau mecanic de schimb.

c) când oprirea trenului se datorează unor defecțiuni ce nu pot fi remediate de șeful de tren, acesta rămâne pe locomotivă, iar mecanicul se deplasează la tren pentru remedierea defecțiunilor, cu excepția cazurilor când trenul este oprit pe o linie cu declivitate mai mare de 15‰, unde mecanicul nu are voie să părăsească locomotiva și se solicită mijloace de ajutor.

Art.7 – Defectări apărute în parcurs se tratează astfel:

a) Când se defectează dispozitivul de siguranță și siguranță (DSV), după oprirea trenului mecanicul izolează acest dispozitiv, după care avizează IDM din prima stație din parcurs prin stația radiotelefon și continuă mersul cu viteza stabilită până la prima stație cu oprire.

b) Când se defectează instalația de control punctual al vitezei (INDUSI), mecanicul izolează instalația, după care continuă mersul, până la prima stație, unde oprește chiar dacă nu are prevăzută oprire; mecanicul avizează prin radiotelefon pe IDM asupra defecțiunii, întocmește nota de avizare pe care o înmâncăză acestuia și continuă mersul până la stația de destinație, dacă nu se stabilește altfel de către IDM prin ordin de circulație.

c) La defectarea atât a instalației INDUSI cât și a DSV-ului, mecanicul izolează instalațiile, continuă mersul până la prima stație; în prima stație mecanicul oprește trenul chiar dacă acesta nu are oprire și avizează IDM pentru solicitarea unei locomotive de ajutor.