

Ministerul Transporturilor - MT - Ordin nr. 1853/2018 din 10 decembrie 2018

Ordinul nr. 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

În vigoare de la 09 aprilie 2019

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 22 din 09 ianuarie 2019. Formă aplicabilă la 15 mai 2019.

Având în vedere Referatul Direcției transport feroviar nr. 35.171 din 13 septembrie 2018, ținând cont de prevederile:

- art. 16 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 3 alin. (2) lit. m) pct. (ii) din anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR" la anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității Feroviare Române - AFER" la Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) pct. 1 și 12 și art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. I. - (1) Se aprobă Normele specifice pentru deservirea trenurilor de marfă de către un singur agent - mecanicul de locomotivă, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

(2) Normele specifice pentru deservirea trenurilor de marfă de către un singur agent - mecanicul de locomotivă stabilesc o serie de prevederi specifice pentru circulația acestor trenuri numai pe anumite secții de circulație, cu aplicare complementară față de normele naționale de siguranță în vigoare.

(3) Prevederile prezentului ordin nu se aplică operatorilor de transport feroviar care stabilesc să utilizeze în deservirea trenurilor directe de marfă echipe complete, formate din mecanic și mecanic ajutor de locomotivă, sau sistem simplificat, fără mecanic ajutor de locomotivă.

(4) Secțiile de circulație pe care vor circula trenurile de marfă deservite de către un singur agent - mecanicul de locomotivă trebuie să îndeplinească condițiile tehnice minime prevăzute în anexa la prezentul ordin.

(5) Înainte de aplicarea tipului de deservire a trenurilor de marfă numai cu un singur agent - mecanicul de locomotivă, operatorii de transport feroviar care vor opera aceste trenuri, precum și administratorul/gestionarii pe a cărui/căror infrastructură feroviară vor circula aceste trenuri vor evalua și vor aprecia riscurile schimbării efectuate pentru acest tip de deservire, conform prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 302/2009, cu modificările și completările ulterioare.

(6) Pentru aplicarea tipului de deservire a trenurilor de marfă numai cu un singur agent - mecanicul de locomotivă, operatorii de transport feroviar care vor opera aceste trenuri, precum și administratorul/gestionarii pe a cărui/căror infrastructură feroviară vor circula aceste trenuri vor întocmi proceduri specifice de evaluare a riscurilor pentru gestionarea schimbării și pentru aplicarea metodei de siguranță comune în vederea evaluării și aprecierii riscurilor, conform Regulamentului (UE) nr. 1.158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară, respectiv Regulamentului (UE) nr. 1.169/2010 al Comisiei din 10 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea autorizației de siguranță feroviară, proceduri care vor face parte din propriul sistem de management al siguranței.

(7) Trenurile de marfă deservite de către un singur agent - mecanicul de locomotivă nu vor avea în compunere vagoane încărcate cu mărfuri periculoase din categoria "explozibile".

(8) În cazul efectuării transportului de mărfuri periculoase, altele decât cele din categoria "explozibile", operatorii de transport feroviar, pe lângă aplicarea prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013, trebuie să implice în evaluarea și aprecierea riscurilor și consilierul de siguranță transport mărfuri periculoase, certificat de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, conform reglementărilor specifice aplicabile.

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

- La articolul 157, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (3), cu următorul cuprins:

" (3) Pot fi deservite numai de către un singur agent - mecanicul de locomotivă trenurile de marfă, conform normelor specifice pentru acest tip de deservire."

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

- La articolul 108, **alineatul (2)** se modifică și va avea următorul cuprins:

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

a) automotoarele și ramele electrice sau diesel;

b) UAM cu sau fără vagoane;

c) locomotiva izolată;

d) trenurile de marfă, conform normelor specifice pentru acest tip de deservire. Echipamentele și/sau dispozitivele de siguranță și vigilență din dotarea vehiculelor feroviare prevăzute la lit. a), b), c) și d) trebuie să îndeplinească cerințele obligatorii impuse, să fie în stare de funcționare și în acțiune."

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

1. La articolul 60 alineatul (1), **litera f)** se modifică și va avea următorul cuprins:

" **f)** înainte de plecarea trenului din stație sau linie curentă, în cazul când durata staționării sau timpul de la terminarea ultimei probe de frână a depășit 30 de minute, numai pentru trenurile de călători;"

2. După **articolul 70** se introduce o nouă secțiune, secțiunea a 7-a "Alte verificări la trenurile de marfă", cuprinzând articolul 70¹, cu următorul cuprins:

" **SECȚIUNEA a 7-a**

Alte verificări la trenurile de marfă

Art. 70¹. - Înainte de plecarea trenului de marfă din stație, în cazul când durata staționării sau timpul de la terminarea ultimei probe de frână a depășit 30 de minute, se va executa verificarea ieșirii aerului prin robinetul frontal de la ultimul vehicul feroviar remorcat din compunerea trenului, prin deschiderea de către un agent al operatorului de transport feroviar a robinetului frontal de aer de la ultimul vehicul feroviar remorcat din tren timp de 15-20 de secunde, în funcție de lungimea trenului, mecanicul urmărind în acest timp scăderea bruscă a presiunii în conducta generală de aer a trenului și creșterea presiunii în cilindrii de frână ai locomotivei."

3. La articolul 71 **alineatul (1)**, după **litera g)** se introduce o nouă literă, litera h), cu următorul cuprins:

" **h)** la punerea în mișcare a trenului de marfă după ce acesta a fost oprit în linie curentă, în cazul în care durata staționării a depășit 30 de minute."

4. La articolul 80, **alineatul (1)** se modifică și va avea următorul cuprins:

" **Art. 80. - (1)** Când trenul este compus din vehicule feroviare echipate cu frână moderabilă la defrânare și locomotiva este echipată cu robinet al mecanicului care compensează pierderile de aer în poziția de frânare de serviciu, menținerea pe loc a trenului se asigură cu frâna automată, făcând o scădere a presiunii de 0,6 Å 0,7 bar, cu frâna directă și de mână a locomotivei, respectiv a automotorului."

5. La articolul 80, **alineatul (2)** se abrogă.

Art. V. - Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.229/2006, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 23 și 23 bis din 15 ianuarie 2007, cu modificările și completările ulterioare, se completează după cum urmează:

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

" **f)** mecanicul aflat în deservirea trenului de marfă fără al doilea agent se deplasează pentru menținerea pe loc a trenului sau a grupurilor de vagoane, dar numai după:

- efectuarea unei frânări rapide cu frâna automată a trenului;
- asigurarea locomotivei cu ambele frâne de mână, după caz;
- aducerea robinetului mecanicului în poziție neutră și blocarea acestuia;
- oprirea motorului diesel/deconectarea locomotivei, coborârea pantografului.

În acest caz se vor lua măsuri de încuiere a locomotivei de către mecanic."

2. La **articolul 60**, după **alineatul (1)** se introduce un nou alineat, alineatul (1¹), cu următorul cuprins:

" **(1¹)** Pot fi deservite numai de către un singur agent - mecanicul de locomotivă trenurile de marfă, conform normelor specifice pentru acest tip de deservire."

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

1. La articolul 59 alineatul (1), **litera f)** se modifică și va avea următorul cuprins:

" **f)** înainte de plecarea trenului din stație sau linie curentă, în cazul când durata staționării sau timpul de la terminarea ultimei probe de frână a depășit 30 de minute, numai pentru trenurile de călători;"

2. După **articolul 69** se introduce o nouă secțiune, secțiunea a 6-a "Alte verificări la trenurile de marfă", cuprinzând articolul 69¹, cu următorul cuprins:

" SECȚIUNEA a 6-a

Alte verificări la trenurile de marfă

Art. 69¹. - Înainte de plecarea trenului de marfă din stație, în cazul când durata staționării sau timpul de la terminarea ultimei probe de frână a depășit 30 de minute, se va executa verificarea ieșirii aerului prin robinetul frontal de la ultimul vehicul feroviar remorcat din compunerea trenului, prin deschiderea de către un agent al operatorului de transport feroviar a robinetului frontal de aer de la ultimul vehicul feroviar remorcat din tren timp de 15-20 de secunde, în funcție de lungimea trenului, mecanicul urmărind în acest timp scăderea bruscă a presiunii în conducta generală de aer a trenului și creșterea presiunii în cilindrii de frână ai locomotivei."

Art. VII. - **Norma** privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 256/2013, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 198 din 8 aprilie 2013, se modifică după cum urmează:

- La articolul 3, **litera a)** se modifică și va avea următorul cuprins:

" **a)** 9 ore pentru trenurile de călători și mixte, precum și pentru trenurile de marfă deservite de către un singur agent - mecanicul de locomotivă, din care timpul de conducere efectivă a locomotivei nu va depăși 7 ore;"

Art. VIII. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare în termen de 90 de zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,
Lucian Șova

București, 10 decembrie 2018.
Nr. 1.853.

ANEXĂ

NORME SPECIFICE
pentru deservirea trenurilor de marfă de către un singur agent -
mecanicul de locomotivă

În vigoare de la 09 aprilie 2019

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 22 din 09 ianuarie 2019. Formă aplicabilă la 15 mai 2019.

CAPITOLUL I
Dispoziții generale

Art. 1. - Trenul de marfă, denumit în continuare tren, poate fi deservit numai de către un singur agent, respectiv mecanicul de locomotivă, denumit în continuare mecanic, cu respectarea prezentelor norme specifice.

CAPITOLUL II

Supravegherea prin defilare a trenurilor în circulație

Art. 2. - (1) În cazul opririi trenului aflat în circulație datorită avizării asupra unui pericol constat la supravegherea prin defilare - cazuri de defecte vizibile și/sau sesizabile prin zgomotul produs care periclitează siguranța circulației și securitatea transporturilor, operatorul de transport feroviar, denumit în continuare OTF, asigură prezența unui revizor tehnic de vagoane sau a unui agent autorizat la proba frânei al unui OTF pentru constatarea cauzelor care au produs defectele și stabilirea condițiilor de circulație a vehiculelor feroviare din tren.

(2) În cazul opririi trenului în linie curentă datorită avizării asupra unui pericol constat la supravegherea prin defilare, mecanicul ia măsuri de oprire și asigurare pe loc a trenului, după care solicită locomotivă de ajutor deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF.

CAPITOLUL III

Posturi de barieră din linie curentă deservite de agenți/posturi de macazuri din linie curentă

Art. 3. - (1) În cazul în care agentul unui post de barieră din linie curentă nu răspunde la telefon sau când instalația telefonică este defectă și nu se poate lua legătura cu acesta, trenul nu se expediază din stație până la remedierea situației.

(2) În cazul trenului cu trecere prin stație, atunci când agentul postului de barieră din linie curentă nu răspunde la telefon sau când instalația telefonică este defectă și nu se poate lua legătura cu acesta, trenul va fi oprit și nu se expediază din stație până la remedierea situației.

Art. 4. - În cazul în care acarul unui post de macazuri din linie curentă nu răspunde la telefon sau când instalația telefonică este defectă și nu se poate lua legătura cu acesta, trenul nu se expediază din stație până la remedierea situației.

CAPITOLUL IV

Puncte de secționare cu serviciul de mișcare suspendat temporar

Art. 5. - În cazul în care agentul dintr-un punct de secționare - stație în care serviciul de mișcare este suspendat temporar nu răspunde la telefon, trenul nu se expediază din stația premergătoare punctului de secționare respectiv până la remedierea situației.

CAPITOLUL V

Puncte de secționare și posturi de macazuri din linie curentă în cazul conducerii centralizate a circulației trenurilor

Art. 6. - (1) În cazul în care agentul unui punct de secționare care urmează să primească trenul nu răspunde la apelul telefonic al operatorului de circulație, agentul punctului de secționare din care se expediază trenul nu expediază trenul din punctul de secționare respectiv până la remedierea situației.

(2) În cazul în care agentul unui punct de secționare prin care trenul urmează să treacă fără oprire nu răspunde la apelul telefonic al operatorului de circulație, trenul nu se expediază din punctul de secționare premergător punctului de secționare respectiv până la remedierea situației.

Art. 7. - În cazul în care agentul unui post de macazuri din linie curentă nu răspunde la apelul telefonic al operatorului de circulație, agentul punctului de secționare din care se expediază trenul nu expediază trenul din punctul de secționare respectiv până la remedierea situației.

CAPITOLUL VI

Instalații de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor

Art. 8. - (1) Se interzice remorcarea trenului cu dispozitivul de siguranță și vigilență - DSV și/sau cu instalația de control punctual al vitezei - INDUSI de pe locomotivă defecte(ă).

(2) În cazul defectării în parcurs a dispozitivului de siguranță și vigilență - DSV și/sau a instalației de control punctual al vitezei - INDUSI de pe locomotivă, mecanicul trenului declară locomotiva defectă, avizează impieगतul de mișcare, denumit în continuare IDM, despre defectul produs și solicită locomotivă de ajutor care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF.

CAPITOLUL VII

Oprirea neprevăzută a unui tren în linie curentă

Art. 9. - Toate locomotivele active din compunerea trenului vor fi prevăzute cu câte 4 saboți de mână.

Art. 10. - (1) În cazul opririi neprevăzute a trenului în linie curentă, mecanicul trenului este obligat să frâneze trenul cu frâna automată și să comunice IDM cauzele identificate privind oprirea neprevăzută a trenului, respectiv: obstacole în linie curentă, neasigurarea gabaritului pe linia vecină, ruperea trenului, defecțiuni la locomotivă, defecțiuni la vehiculele feroviare remorcate din tren, defecțiuni la frâna automată - întreruperea conductei generale de aer a trenului, vehicule feroviare remorcate deraiate, încărcătură deplasată, vagoane deraiate și altele asemenea.

(2) Dacă oprirea neprevăzută a trenului se datorează unor nereguli apărute la vehiculele feroviare remorcate din corpul trenului, mecanicul trenului ia măsuri de menținere pe loc a trenului și solicită locomotivă de ajutor, care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF.

(3) Dacă oprirea neprevăzută a trenului se datorează unor nereguli apărute la locomotivă, mecanicul trenului declară locomotiva defectă, solicită

locomotivă de ajutor, care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF, și ia măsuri de menținere pe loc a trenului.

(4) Dacă oprirea neprevăzută a trenului se datorează unor nereguli la frâna automată - întreruperea conductei generale de aer sau manipularea semnalelor de alarmă, mecanicul trenului oprește trenul folosind toate mijloacele de frânare, comunică IDM cauzele identificate privind oprirea neprevăzută a trenului, solicită locomotivă de ajutor, care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF și ia măsuri de menținere pe loc a trenului.

(5) La defectarea totală sau parțială a frânei automate a trenului în linie curentă, în cazul în care nu se mai asigură procentul necesar de masă frânată prevăzut în livretul de mers, mecanicul trenului procedează conform prevederilor alin. (4).

(6) În toate situațiile în care se impune părăsirea cabinei locomotivei de către mecanicul trenului, menținerea pe loc a locomotivei se va face cu frâna directă, prin strângerea frânelor de mână de la ambele posturi de conducere sau din sala mașinilor și prin punerea a 2 saboți de mână la roțile extreme ale locomotivei, câte unul pentru fiecare sens de mers.

(7) În cazul în care s-a solicitat locomotivă de ajutor, saboții vor fi îndepărtați de către mecanicul trenului numai după legarea locomotivei de ajutor la tren și frână.

Art. 11. - (1) În cazul ruperii trenului și rămânerii în linie curentă a părții rupte, mecanicul trenului comunică IDM cauzele opririi trenului în linie curentă, solicită locomotivă de ajutor, care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF, și ia măsuri de asigurare a grupurilor de vagoane.

(2) Mecanicul trenului va asigura grupul de vehicule feroviare oprite cu toate mijloacele avute la dispoziție, apoi va asigura grupul de vehicule feroviare desprinse de tren, în cazul în care acest lucru este posibil.

Art. 12. - (1) În cazul în care trenul a fost oprit în linie curentă și nu își mai poate continua mersul, mecanicul trenului comunică IDM cauzele opririi trenului în linie curentă, solicită locomotivă de ajutor, care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF și ia măsuri de asigurare a trenului.

(2) Se interzice darea înapoi a trenului în cazul în care trenul oprit în linie curentă nu își mai poate continua mersul.

Art. 13. - Dacă demararea unui tren oprit în linie curentă nu este posibilă din cauza unui spor de rezistență caracteristică la demaraj, mecanicul trenului comunică IDM cauzele opririi trenului în linie curentă și solicită locomotivă de ajutor, care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF.

Art. 14. - (1) În cazurile prevăzute la [art. 10](#), [11](#), [12](#) și [13](#), dacă nu mai există un tren în circulație în urma celui rămas în linie curentă, IDM din capătul dinspre pantă a liniei curențe asigură un parcurs de intrare spre linia de evitare - scăpare, dacă aceasta există.

(2) La solicitarea locomotivei de ajutor, în baza dispoziției operatorului regulatorului de circulație - RC, IDM trimite în linie curentă locomotiva de ajutor, care va fi deservită de mecanic și un al doilea agent autorizat la proba frânei al unui OTF, și înscrie în ordinul de circulație înmănat mecanicului condițiile de circulație.

(3) Prin măsuri de menținere pe loc/asigurare a trenului rămas în linie curentă, respectiv măsuri de asigurare a grupurilor de vagoane se înțelege și strângerea frânelor de mână ale vagoanelor de către mecanic, conform mențiunilor din "nota de repartizare a frânelor de mână", care constituie document însoțitor al trenului.

Art. 15. - (1) În cazurile prevăzute la art. 10, 11, 12 și 13, dacă mai există un tren în circulație în urma celui rămas în linie curentă - circulația trenurilor după sistemul blocului de linie automat - BLA, IDM comunică mecanicului trenului în circulație în urma celui rămas în linie curentă să nu depășească semnalul luminos de trecere al BLA care indică o unitate luminoasă de culoare roșie.

(2) Dacă IDM nu poate comunica cu mecanicul trenului în circulație din urma trenului rămas în linie curentă, atunci raportează către operatorul RC situația creată, care va stabili măsurile necesare pentru eliberarea liniei curente ce fac parte din propriul sistem de management al siguranței.

Art. 16. - În cazul trenului rămas în linie curentă, respectiv al depășirii timpului de mers al trenului și al imposibilității comunicării prin radiotelefon cu mecanicul trenului, IDM din stația în care trebuia să sosească trenul ia legătura cu operatorul RC, care va stabili măsurile necesare pentru eliberarea liniei curente ce fac parte din propriul sistem de management al siguranței.

CAPITOLUL VIII

Condiții tehnice minime pe care trebuie să le îndeplinească secțiile de circulație pe care vor circula trenurile de marfă deservite de către un singur agent - mecanicul, condiții privind vehiculele feroviare din compunerea trenului

Art. 17. - Condițiile tehnice minime pe care trebuie să le îndeplinească secțiile de circulație pe care vor circula trenurile deservite de către un singur agent - mecanicul sunt următoarele:

a) panta caracteristică maximă a secției de circulație, indiferent de sens, maximum 6‰;

b) liniile stațiilor și haltelor de mișcare de pe secția de circulație permit gararea trenului între mărcile de siguranță, fără a fi necesară fracționarea trenului;

c) instalație de control al vitezei trenului la semnale, respectiv inductor pentru instalația autostop - echipamentul din cale, în stare de funcționare, pe secțiile de circulație dotate sau nu cu sistem de bloc de linie automat - BLA;

d) instalație de control punctual al vitezei trenului - INDUSI în stare de funcționare;

e) funcționarea instalației de radiocomunicații - radiotelefon pe toată secția de circulație respectivă, între stație și locomotiva trenului.

Art. 18. - (1) În funcție de numărul de locomotive care asigură remorcarea trenului, deservirea trenului se efectuează astfel:

a) în simplă tracțiune - conducerea și deservirea locomotivei sunt realizate de mecanicul autorizat pentru conducerea trenurilor de marfă în sistem simplificat;

b) în multiplă tracțiune - conducerea și deservirea locomotivei din capul trenului sunt realizate de mecanicul autorizat pentru conducerea trenurilor de marfă în sistem simplificat; celelalte locomotive active din tren - multiplă, intercalată, împingătoare sunt conduse și deservite de mecanic în sistem simplificat.

(2) În cazul remorcării trenurilor cu două sau trei locomotive cu comandă multiplă prin cablu, care constituie o singură unitate de tracțiune a trenului, conducerea și deservirea se fac similar cazului prevăzut la alin. (1) lit. a).

Art. 19. - Trenurile de marfă deservite de către un singur agent - mecanicul vor avea în compunere numai vehicule feroviare echipate cu frână moderabilă la defrânare. Fac excepție vehiculele feroviare motoare care circulă remorcate în corpul trenului și sunt însoțite de personal conform reglementărilor în vigoare.

CAPITOLUL IX

Dispoziții finale

Art. 20. - Răspunderea pentru operațiile care se execută înainte de dezlegarea locomotivei de la tren, asigurarea contra fugirii garniturii de tren rămase fără locomotivă, ridicarea saboților de mână și slăbirea frânelor de mână după legarea locomotivei este a OTF.

Art. 21. - OTF vor întocmi proceduri specifice proprii privind modul concret de efectuare a unor operații specifice în cazul deservirii trenurilor de marfă care circulă pe secții de circulație cu panta caracteristică până la 6‰ numai de către un singur agent, respectiv mecanicul, proceduri care vor face parte în mod obligatoriu din propriul sistem de management al siguranței.

Art. 22. - La programarea trenurilor de marfă, OTF va menționa explicit în cererea de programare către administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare distanța de circulație pe care trenul va fi deservit în acest mod, respectiv, dacă este cazul, distanța de circulație pe care trenul va fi deservit în echipă completă sau în sistem simplificat.