



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 174 (XVIII) — Nr. 322

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 10 aprilie 2006

### SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
LEGI ȘI DECRETE		
55.	— Lege privind siguranța feroviară .....	1–15
315.	— Decret pentru promulgarea Legii privind siguranța feroviară .....	15
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE		
215.	— Ordin al ministrului economiei și comerțului privind aprobarea nivelului tarifelor percepute în anul 2006 de Centrul Român pentru Promovarea Comerțului .....	15–24
389.	— Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea sistemului de inspecții obligatorii la navele de tip feribot Ro-Ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat .....	24–32

## LEGI ȘI DECRETE

### PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

### LEGE

#### privind siguranța feroviară

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

#### CAPITOLUL I

#### Dispoziții introductive

#### ARTICOLUL 1

#### Obiectul legii

Obiectul prezentei legi este de a asigura dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței pe căile ferate române și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar, prin:

- a) armonizarea cadrului de reglementare cu cel al statelor membre ale Uniunii Europene;
- b) definirea responsabilităților participanților;
- c) transpunerea în regulile naționale de siguranță a obiectivelor de siguranță comune și a metodelor de siguranță comune;
- d) instituirea în România a unei autorități de siguranță feroviară și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor feroviare;
- e) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

## ARTICOLUL 2

**Domeniu de aplicare**

(1) Prezenta lege se aplică sistemului feroviar din România, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru domenii de natură structurală și funcțională. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv administrarea sigură a infrastructurii și a traficului feroviar, precum și interacțiunea dintre operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură.

(2) Prezenta lege nu se aplică:

a) metrourilor, tramvaielor și altor sisteme feroviare urbane;

b) rețelelor care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și care sunt destinate numai exploatării unor servicii de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor de transport feroviar care funcționează exclusiv pe aceste rețele;

c) infrastructurii feroviare private, care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de mărfuri.

(3) Controlul privind siguranța circulației pentru rețelele de transport, prevăzute la alin. (2), se asigură de Autoritatea Feroviară Română — AFER, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare.

## ARTICOLUL 3

**Definiții**

În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *sistem feroviar* — totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;

b) *administratorul infrastructurii* — orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, prevăzut la art. 1 alin. (10) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, incluzând și administrarea sistemelor de conducere a circulației, de control și de siguranță a infrastructurii. Funcțiile administratorului de infrastructură de pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate, în conformitate cu reglementările în vigoare, mai multor organisme sau agenți economici;

c) *operator de transport feroviar* — orice agent economic cu capital de stat sau privat, prevăzut la art. 2 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, a cărei activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată în mod obligatoriu de acest agent economic. Acest termen include, de

asemenea, și agenții economici care asigură numai tracțiunea;

d) *specificație tehnică pentru interoperabilitate*, denumită în continuare *S.T.I.* — specificația care se referă la un subsistem sau parte a unui subsistem, cu scopul de a satisface cerințele esențiale și de a asigura interoperabilitatea la nivelul sistemelor de transport feroviar transeuropean de mare viteză și convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;

e) *obiective de siguranță comune*, denumite în continuare *O.S.C.* — nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar, cum ar fi sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri, precum și de sistem ca întreg, exprimate în criteriile de acceptare a riscurilor;

f) *metode de siguranță comune*, denumite în continuare *M.S.C.* — metodele ce trebuie elaborate pentru descrierea modului de evaluare a nivelurilor de siguranță, realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;

g) *autoritate de siguranță* — organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta lege sau orice organism binațional căruia România și un stat membru al Uniunii Europene i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere;

h) *norme naționale de siguranță* — toate normele cuprinzând cerințe de siguranță feroviară impuse la nivel național în România și aplicabile la mai mult de un operator de transport feroviar, indiferent de organismul emitent;

i) *sistem de management al siguranței* — organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau de un operator de transport feroviar pentru a asigura administrarea sigură a operațiunilor sale;

j) *investigator principal* — o persoană responsabilă de organizarea, conducerea și controlul desfășurării unei investigații;

k) *investigator* — persoana care desfășoară activitatea de investigare;

l) *accident* — un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat ori un lanț specific de asemenea evenimente, care are consecințe dăunătoare. Accidentele se împart în următoarele categorii distincte: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidente ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

m) *accident grav* — orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau la vătămarea gravă a 5 sau mai multe persoane ori producând pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței;

n) *pagube importante* — pagubele care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un total de cel puțin 2 milioane euro;

o) *incident* — orice eveniment, altul decât un accident sau un accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;

p) *investigație* — un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor,

inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;

q) *cauze* — acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora, care au dus la accident sau incident;

r)  *Agenția Feroviară Europeană*  — agenția Uniunii Europene pentru siguranță feroviară și interoperabilitate;

s) *organisme notificate* — organismele care sunt responsabile cu evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a constituenților de interoperabilitate ori cu evaluarea procedurii Comisiei Europene pentru verificarea subsistemelor, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;

t) *constituenți de interoperabilitate* — orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate ori destinate încorporării într-un subsistem de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză ori convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003. Conceptul de constituent acoperă atât obiectele corporale, cât și cele încorporale, cum ar fi programele de calculator.

u) *sistem feroviar urban* — orice sistem de transport pe șine, altul decât metroul și tramvaiul, destinat transportului public local, exclusiv în perimetrul unei localități.

## CAPITOLUL II

### Dezvoltarea și managementul siguranței

#### ARTICOLUL 4

##### Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare

(1) Siguranța feroviară este în general menținută și, când este posibil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând seama de dezvoltarea legislației comunitare și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave. Normele de siguranță sunt stabile, aplicate și respectate în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european.

(2) Măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin seama de necesitatea unei abordări sistemice.

(3) Responsabilitatea exploatarea sigură a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și operatorilor de transport feroviar, care au obligația să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare, să aplice normele și standardele naționale de siguranță, precum și să instituie sisteme de management al siguranței, în conformitate cu prezenta lege. Fără să aducă atingere răspunderii civile, în conformitate cu cerințele legale în vigoare, fiecare administrator de infrastructură și fiecare operator de transport feroviar sunt responsabili de partea lor de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv de aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți.

(4) Prevederile alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător de vagoane, prestator de servicii și fiecărei entități achizitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură.

#### ARTICOLUL 5

##### Indicatori de siguranță comuni

(1) Prin raportul anual al autorității de siguranță prevăzut la art. 18 se colectează informații privind

indicatorii de siguranță comuni, denumiți în continuare *I.S.C.*, în vederea facilitării evaluării atingerii *O.S.C.* și pentru a permite monitorizarea evoluției generale a siguranței feroviare. Primul an de referință pentru *I.S.C.* este 2006, aceștia urmând să fie cuprinși în raportul anual pentru anul următor. *I.S.C.* sunt stabiliți în conformitate cu anexa nr. 1.

(2) Înainte de 30 aprilie 2009 anexa nr. 1 va fi revizuită în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), în special pentru a include definiții comune ale *I.S.C.* și metode comune de calculare a costurilor accidentelor.

#### ARTICOLUL 6

##### Metode de siguranță comune

(1) Un prim set de *M.S.C.*, acoperind cel puțin metodele descrise la alin. (3) lit. a), va fi adoptat de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2008, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Un al doilea set de *M.S.C.* acoperind restul de metode descrise la alin. (3) va fi adoptat de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2010, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(2) Proiectele de *M.S.C.* și proiectele de *M.S.C.* revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană, în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2). Proiectele de *M.S.C.* se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre ale Uniunii Europene.

(3) *M.S.C.* descriu modul în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:

a) metode de evaluare a riscurilor;

b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, emise în conformitate cu art. 10 și 11;

c) în măsura în care nu sunt încă acoperite de S.T.I., metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.

(4) *M.S.C.* sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), ținând seama de experiența dobândită din aplicarea lor și de dezvoltarea globală a securității feroviare și a obligațiilor statelor membre.

(5) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului aprobă sau propune spre aprobare, după caz, orice modificări necesare la normele naționale de siguranță, ținând seama de adoptarea și revizuirea *M.S.C.*

(6) *M.S.C.* prevăzute la alin. (1) se transpun în legislația națională, se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

#### ARTICOLUL 7

##### Obiective de siguranță comune

(1) *O.S.C.* sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol.

(2) Proiectele de *O.S.C.* și proiectele de *O.S.C.* revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană, în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2).

(3) Primul set de proiecte de *O.S.C.* se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar

nu sunt reduse în nici un stat membru al Uniunii Europene. Acestea vor fi adoptate de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Al doilea set de proiecte de O.S.C. se bazează pe experiența câștigată cu primul set de O.S.C. și din punerea sa în aplicare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță și vor fi adoptate de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2011, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Toate propunerile de proiecte de O.S.C. și O.S.C. revizuite reflectă obligațiile statelor membre. Aceste propuneri sunt însoțite de o evaluare a costurilor și beneficiilor estimate, indicând impactul lor probabil pentru toți operatorii și operatorii economici implicați, precum și impactul lor în ceea ce privește acceptarea riscului în societate. Propunerile conțin un calendar de punere în aplicare graduală, dacă este cazul, în special pentru a se ține seama de natura și amploarea investițiilor necesare pentru aplicarea acestora. Acestea analizează impactul posibil asupra S.T.I. pentru subsisteme și cuprind, dacă este cazul, propuneri de modificare a S.T.I.

(4) O.S.C. definesc nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar și de sistem ca întreg în fiecare stat membru al Uniunii Europene, exprimate în criterii de acceptare a riscului vizând:

a) riscuri individuale referitoare la călători, personal, inclusiv personalul contractanților, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente în materie de răspundere, riscuri individuale la care sunt expuse persoanele neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;

b) riscuri sociale.

(5) O.S.C. sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), ținând seama de evoluția generală a siguranței feroviare.

(6) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului sau propune spre aprobare, după caz, modificările necesare la normele naționale de siguranță, pentru a atinge cel puțin O.S.C. și orice O.S.C. revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului notifică aceste norme Comisiei Europene, în conformitate cu art. 8 alin. (3) și (4).

(7) O.S.C. prevăzute la alin. (3) și (5) se transpun în legislația națională, fiind aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului, și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

## ARTICOLUL 8

### Norme naționale de siguranță

(1) În aplicarea prezentei legi, se vor stabili norme naționale de siguranță cu caracter obligatoriu, care vor fi publicate și puse la dispoziția tuturor administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, solicitanților de certificat de siguranță și solicitanților unei autorizații de siguranță, într-un limbaj clar care poate fi accesibil părților în cauză.

(2) Înainte de aderarea la Uniunea Europeană, România notifică Comisiei Europene cu privire la toate normele naționale de siguranță în vigoare, stabilite în anexa nr. 2, și indică domeniul lor de aplicare și informațiile cu privire la conținutul principal al normelor, cu trimitere la textele

juridice, forma legislației și la organismul sau organizația responsabilă de publicarea sa.

(3) Cel târziu până la 30 aprilie 2008 Agenția Feroviară Europeană evaluează modul în care normele naționale de siguranță sunt publicate și aduse la cunoștință, în conformitate cu dispozițiile alin. (1), și face recomandările corespunzătoare către Comisia Europeană pentru publicarea acestora, pentru a face mai ușor accesibile informațiile relevante.

(4) România notifică imediat Comisiei Europene cu privire la orice modificare a normelor naționale de siguranță și cu privire la orice asemenea normă nouă care ar putea fi adoptată, cu excepția cazului în care norma se referă în întregime la punerea în aplicare a S.T.I.

(5) Pentru a limita la minimum introducerea unor norme naționale specifice noi și astfel pentru a împiedica crearea altor bariere, precum și în vederea armonizării treptate a normelor de siguranță, Comisia Europeană monitorizează introducerea de către statele membre a unor noi norme naționale.

(6) În cazul în care, după adoptarea S.T.I., România intenționează să introducă o normă națională de siguranță nouă, care necesită un nivel de siguranță mai ridicat decât S.T.I., ori dacă intenționează să introducă o normă națională de siguranță nouă, care poate afecta operațiunile operatorilor de transport feroviar din alte state membre ale Uniunii Europene pe teritoriul României, România consultă toate părțile interesate în timp util și se aplică procedura de la alin. (7).

(7) În cazul introducerii pentru examinare a unui proiect de normă națională de siguranță nouă, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, la propunerea Autorității de Siguranță Feroviară Română, o prezintă Comisiei Europene, explicând motivele introducerii acesteia, procedându-se astfel:

a) dacă Comisia Europeană constată că proiectul de normă națională de siguranță este incompatibil cu M.S.C. sau cu atingerea cel puțin a O.S.C. ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre ale Uniunii Europene, este adoptată o decizie, adresată României, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2);

b) în cazul în care Comisia Europeană are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea proiectului de normă națională de siguranță cu M.S.C. sau cu atingerea cel puțin a O.S.C. ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, Comisia Europeană notifică imediat România, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la adoptarea unei decizii, într-o perioadă de 6 luni, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2).

## ARTICOLUL 9

### Sisteme de management al siguranței

(1) Administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin O.S.C., că este în conformitate cu normele naționale de siguranță obligatorii prevăzute la art. 8 și în anexa nr. 2, precum și cu cerințele de siguranță descrise în S.T.I. și că sunt aplicate părțile relevante din M.S.C.

(2) Sistemul de management al siguranței îndeplinește cerințele și cuprinde elementele prevăzute în anexa nr. 3, adaptate la caracterul, întinderea și celelalte caracteristici ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea administratorului de infrastructură sau a operatorului de transport feroviar, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere, de material și utilizarea contractanților. Fără a aduce atingere normelor naționale și internaționale existente în materie de răspundere, sistemul de management al siguranței ia, de asemenea, în considerare, după caz și în limita rezonabilului, riscurile ce decurg din activitățile altor părți.

(3) Sistemul de management al siguranței al oricărui administrator de infrastructură ține seama de efectele operațiunilor diferiților operatori de transport feroviar asupra rețelei și cuprinde dispoziții care permit tuturor operatorilor de transport feroviar să funcționeze în conformitate cu S.T.I., cu normele naționale de siguranță și în condițiile stabilite de certificatul lor de siguranță. De asemenea, acesta este conceput în scopul de a coordona procedurile de urgență ale administratorului de infrastructură cu toți operatorii de transport feroviar care funcționează pe infrastructura sa.

(4) Toți administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar prezintă anual autorității de siguranță, înainte de 30 iunie, un raport referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale administratorului de infrastructură sau ale operatorului de transport feroviar și rezultatele planului de siguranță;

b) elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a I.S.C. prevăzuți în anexa nr. 1, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;

c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;

d) observații privind insuficiențele și defecțiunile de funcționare ale operațiunilor feroviare și ale administrării infrastructurii, care pot prezenta interes pentru autoritatea de siguranță.

### CAPITOLUL III

#### Certificarea și autorizarea de siguranță

##### ARTICOLUL 10

###### Certificate de siguranță

(1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță, prevăzut în prezentul capitol. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte determinată a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a instituit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în S.T.I., în altă legislație comunitară relevantă, precum și normele de siguranță naționale pentru a controla riscurile și pentru a exploata rețeaua în siguranță.

(2) Certificatul de siguranță cuprinde:

a) o certificare confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar, prevăzut la art. 9 și în anexa nr. 3;

b) o certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea sigură a rețelei implicate. Cerințele pot viza aplicarea S.T.I.

și a normelor naționale de siguranță, acceptarea certificatelor personalului și autorizarea de admitere în circulație a materialului rulant utilizat de operatorul de transport feroviar. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de operatorul de transport feroviar, prevăzută în anexa nr. 4.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română acordă certificarea în conformitate cu alin. (2) pentru operatorii de transport feroviar care își stabilesc prima dată activitățile pe teritoriul României. Certificarea acordată în conformitate cu alin. (2) trebuie să specifice tipul și întinderea operațiunilor feroviare acoperite. Certificarea acordată în conformitate cu alin. (2) lit. a) este valabilă în întreaga Comunitate Europeană, pentru operațiuni echivalente de transport feroviar.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română acordă suplimentar o certificare în conformitate cu alin. (2) lit. b) în cazul în care un operator de transport feroviar intenționează să presteze suplimentar un alt serviciu de transport feroviar.

(5) Certificatul de siguranță este reînnoit, la cererea operatorului de transport feroviar, la intervale care nu depășesc 5 ani și este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau extinderii operațiunii. Deținătorul certificatului de siguranță informează fără întârziere Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la toate modificările majore aduse condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță și notifică Autoritatea de Siguranță Feroviară Română la orice introducere de categorii noi de personal sau de tipuri noi de material rulant. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere ca partea relevantă a certificatului de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru o certificare emisă, revocă partea a) și/sau b) a certificatului de siguranță, motivându-și decizia. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a revocat o certificare națională suplimentară, acordată în conformitate cu alin. (4), informează prompt autoritatea de siguranță care a acordat certificarea în conformitate cu alin. (2) lit. a) din decizia sa. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română trebuie să revoce un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale.

(6) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția Feroviară Europeană în termen de o lună cu privire la certificatele de siguranță prevăzute la alin. (2) lit. a), care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate, menționând denumirea și adresa operatorului de transport feroviar, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

(7) Înainte de 30 aprilie 2009 Agenția Feroviară Europeană evaluează certificarea de siguranță și prezintă Comisiei Europene un raport cu recomandări privind strategia de trecere la un certificat de siguranță comunitar unic. Comisia Europeană ia măsuri corespunzătoare pe baza recomandării.

##### ARTICOLUL 11

###### Autorizarea de siguranță a administratorilor de infrastructură

(1) Administratorii de infrastructură din România trebuie să obțină o autorizație de siguranță emisă de Autoritatea

de Siguranță Feroviară Română, care le permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară.

(2) Autorizația de siguranță cuprinde:

a) acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură, prevăzut la art. 9 și în anexa nr. 3;

b) acceptarea dispozițiilor adoptate de administratorul de infrastructură pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare la nivelul proiectării, întreținerii și exploatării, inclusiv, dacă este cazul, al întreținerii și exploatării sistemului de control al traficului și de semnalizare.

(3) Autorizația de siguranță este reînnoită, la cererea administratorului de infrastructură, la intervale care nu depășesc 5 ani și este actualizată, în întregime sau parțial, ori de câte ori au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalizării, aprovizionării cu energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a acesteia. Titularul autorizației de siguranță informează fără întârziere Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la toate aceste modificări. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că un administrator de infrastructură autorizat nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, motivându-și decizia.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică Agenției Feroviare Europene, în termen de o lună, emiterea, reînnoirea, modificarea sau revocarea autorizațiilor de siguranță, menționând denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data emiterii, domeniul de aplicare, valabilitatea autorizației de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

#### ARTICOLUL 12

##### **Exigențe privind cererea pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță**

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia o decizie cu privire la cererea de certificare sau de autorizare în materie de siguranță, fără întârziere și, în orice caz, nu mai târziu de 4 luni de la prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare pe care le-a solicitat. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații sunt prezentate la termenul solicitat.

(2) Pentru a facilita înființarea de noi operatori de transport feroviar și prezentarea, începând cu data aderării României la Uniunea Europeană, de cereri de certificare de către operatori de transport feroviar din alte state membre ale Uniunii Europene, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română oferă informații detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță și întocmește o listă a tuturor cerințelor stabilite în sensul art. 10 alin. (2) lit. b), punând la dispoziție solicitantului toate documentele relevante. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română oferă îndrumări speciale operatorilor de transport feroviar care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată, determinată, a infrastructurii, identificând în mod special normele care sunt valabile pentru partea în cauză.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română pune în mod gratuit la dispoziție solicitanților un document de îndrumare, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru certificatele de siguranță și sunt enumerate documentele care trebuie prezentate. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba română.

#### ARTICOLUL 13

##### **Acces la serviciile de formare**

(1) Operatorii de transport feroviar care solicită un certificat de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de tren și personalul care însoțește trenurile, atunci când această formare este necesară pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță. Serviciile oferite trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare, de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare. Administratorii de infrastructură și personalul lor care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare. Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, operatorii de transport feroviar au acces la certificare, dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele de siguranță stabilite în S.T.I. sau normele de siguranță naționale prevăzute în art. 8 și în anexa nr. 2.

(2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unui singur operator de transport feroviar sau prin administratorul de infrastructură, acestea sunt puse la dispoziție altor operatori de transport feroviar la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit.

(3) La recrutarea de noi mecanici de tren, de personal care însoțește trenurile și de personal care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară, operatorii de transport feroviar trebuie să ia în considerare orice tip de formare, calificări și experiență câștigate anterior la alți operatori de transport feroviar. În această situație, persoanele implicate sunt îndreptățite să aibă acces, să obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența.

(4) În oricare situație fiecare operator de transport feroviar și fiecare administrator de infrastructură sunt răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului lor care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară, în sensul art. 9 și al anexei nr. 3.

#### ARTICOLUL 14

##### **Introducerea în circulație de material rulant utilizat**

(1) Începând cu data aderării României la Uniunea Europeană, materialul rulant care a fost autorizat să fie introdus în circulație într-un stat membru al Uniunii Europene, în conformitate cu art. 10 alin. (2) lit. b), și care nu este acoperit în întregime de S.T.I. relevante este autorizat să fie introdus în circulație în România în conformitate cu prezentul articol, dacă a obținut o autorizație emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

(2) Operatorul de transport feroviar care solicită autorizația de a admite în circulație material rulant în România prezintă un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau la tipul de material rulant Autorității de Siguranță Feroviară Română, indicând utilizarea preconizată pe rețea. Dosarul conține următoarele informații:

a) dovada că materialul rulant a fost autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru și documente care

indică istoricul exploatării, întreinerii și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice întreprinse după autorizare;

b) datele tehnice relevante, programul de întreținere și caracteristicile operaționale cerute de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și necesare pentru autorizația complementară a acesteia;

c) dovezile privind caracteristicile tehnice și operaționale, care arată că materialul rulant este în conformitate cu sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare, de control și comandă, ecartamentul liniilor și gabaritele infrastructurii, sarcina maxim admisă pe osie și cu alte constrângeri ale rețelei;

d) informațiile privind derogările de la normele de siguranță naționale care sunt necesare pentru acordarea autorizației și dovezile, bazate pe evaluarea riscului, indicând că acceptarea materialului rulant nu introduce riscuri inutile în rețea.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere efectuarea de încercări pe rețea pentru a verifica conformitatea cu respectivii parametri prevăzuți la alin. (2) lit. c) și, în acest caz, prescrie amplexarea și conținutul acestora.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă decizia privind o solicitare în conformitate cu prevederile prezentului articol, fără întârziere și cel târziu la 4 luni după prezentarea dosarului tehnic complet, inclusiv documentația încercărilor. Certificatul de autorizare poate conține condiții de utilizare și alte restricții.

#### ARTICOLUL 15

##### **Armonizarea certificatelor de siguranță**

(1) Deciziile privind cerințele armonizate comune, în sensul art. 10 alin. (2) lit. b) și al anexei nr. 4, precum și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitanților se adoptă înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2).

(2) Agenția Feroviară Europeană recomandă cerințe armonizate comune și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitanților, în temeiul unui mandat care este adoptat în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2).

#### CAPITOLUL IV

##### **Autoritatea de Siguranță Feroviară Română**

#### ARTICOLUL 16

##### **Înființare și atribuții**

(1) Se înființează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române — AFER, înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este independentă, în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant și entitate achizitoare.

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îndeplinește, în principal, următoarele atribuții:

a) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar de mare viteză transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003, și verificarea exploatării și întreinerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante;

b) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar convențional transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003, și verificarea exploatării și întreinerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante;

c) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale prevăzute la art. 12 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;

d) autorizarea punerii în funcțiune și a introducerii în circulație a unui material rulant nou sau modificat substanțial, care încă nu este acoperit de o S.T.I.;

e) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, acordate în conformitate cu art. 10 și 11, și verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și a faptului că administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau național;

f) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță;

g) supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național, instituit în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003, sunt precise și actualizate.

(3) Atribuțiile prevăzute la alin. (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către administratorii de infrastructură, operatorii de transport feroviar sau entitățile achizitoare.

(4) Conducerea executivă a Autorității de Siguranță Feroviară Română este exercitată de un comitet director compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Autorității de Siguranță Feroviară Română, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(5) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului Autorității de Siguranță Feroviară Română și îndemnizațiile membrilor comitetului director se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(6) Se înființează Organismul Notificat Feroviar Român, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române — AFER, înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul Notificat Feroviar Român îndeplinește atribuțiile de organism notificat prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003. Organismul Notificat Feroviar Român este independent, în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant de certificare și entitate achizitoare.

(7) Conducerea Organismului Notificat Feroviar Român este exercitată de un comitet director compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Organismului Notificat Feroviar Român, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(8) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, numiți și revocați prin ordin al ministrului

transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului și indemnizațiile membrilor comitetului director se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

#### ARTICOLUL 17

##### Principii de luare a deciziilor

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își îndeplinește atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent, asigurând ascultarea tuturor părților și motivarea deciziilor. Răspunde prompt la cereri și solicitări, comunică cererile sale de informații fără întârziere și adoptă toate deciziile în termen de 4 luni de la furnizarea tuturor informațiilor solicitate. Poate cere în orice moment asistența tehnică a administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii sarcinilor prevăzute la art. 16. În procesul elaborării cadrului de reglementare național, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv administratorii de infrastructură, operatorii de transport feroviar, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului.

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este liberă să desfășoare toate inspecțiile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale și i se acordă acces la toate documentele și incintele relevante, la instalațiile și echipamentele administratorilor de infrastructură și ale operatorilor de transport feroviar.

(3) Contestațiile împotriva deciziilor luate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se soluționează potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu autoritățile de siguranță din statele membre ale Uniunii Europene în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor de luare a deciziilor. Cooperarea lor urmărește în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a operatorilor de transport feroviar cărora li s-au acordat trase internaționale în conformitate cu procedura stabilită la art. 15 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004. Agenția Feroviară Europeană sprijină autoritățile de siguranță în realizarea acestor sarcini.

#### ARTICOLUL 18

##### Raportul anual

În fiecare an Autoritatea de Siguranță Feroviară Română publică în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române — AFER un raport anual privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției Feroviare Europene cel mai târziu până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind:

- dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C. prevăzuți în anexa nr. 1;
- modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- rezultate și experiență referitoare la controlarea administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar.

#### CAPITOLUL V

### Investigarea accidentelor și incidentelor

#### ARTICOLUL 19

##### Înființarea Organismului de Investigare Feroviar Român și obligația de a investiga

(1) Se înființează Organismul de Investigare Feroviar Român, organism permanent, independent, în cadrul Autorității Feroviare Române — AFER, înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul de Investigare Feroviar Român desfășoară o investigare a accidentelor grave în sistemul feroviar, obiectivul acestuia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

(2) Organismul de Investigare Feroviar Român poate investiga, în plus față de accidentele grave, acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză ori convenționale europene. Organismul de Investigare Feroviar Român decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident, ținând seama în decizia sa de următoarele:

- gravitatea accidentului sau incidentului;
- dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul;
- impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar;
- cererii ale administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

(3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații sunt determinate de Organismul de Investigare Feroviar Român, ținând seama de principiile și obiectivele prevăzute la art. 20 și 22 și în funcție de învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței.

(4) Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

#### ARTICOLUL 20

##### Statutul investigației

(1) Investigația are statutul juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.

(2) În conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor li se acordă cât se poate de repede:

- acces la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;
- dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și a îndepărtării controlate a vehiculelor, instalațiilor sau componentelor infrastructurii în vederea examinării sau analizei;
- accesul la/și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;



d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;  
e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;  
f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori;  
g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar și de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

(3) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară.

(4) În realizarea investigației, Organismul de Investigare Feroviar Român poate, în caz de nevoie, apela la specialiști din domenii conexe.

#### ARTICOLUL 21

##### **Atribuțiile Organismului de Investigare Feroviar Român**

(1) Organismul de Investigare Feroviar Român este însărcinat cu investigarea accidentelor și incidentelor prevăzute la art. 19 și include cel puțin un investigator capabil să îndeplinească funcția de investigator principal în cazul unui accident sau incident. Organismul de Investigare Feroviar Român este independent, în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor, de orice administrator de infrastructură, operator de transport feroviar, organism de tarifare, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate Organismului de Investigare Feroviar Român. Organismul de Investigare Feroviar Român este independent din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.

(2) Organismul de Investigare Feroviar Român își îndeplinește sarcinile în mod independent de persoanele juridice prevăzute la alin. (1) și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi se bucură de totală independență în îndeplinirea sarcinilor de investigare care le revin.

(3) Operatorii de transport feroviar, administratorii de infrastructură și, dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sunt obligați să raporteze imediat Organismului de Investigare Feroviar Român accidentele și incidentele prevăzute la art. 19. Organismul de Investigare Feroviar Român trebuie să răspundă la aceste rapoarte și să ia măsurile necesare pentru a lansa investigația cel târziu la o săptămână după primirea raportului cu privire la accident sau incident.

(4) Organismul de Investigare Feroviar Român poate desfășura și alte sarcini stabilite prin hotărâre a Guvernului în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste investigații nu îi periclitează independența.

(5) Organismul de Investigare Feroviar Român poate cere sau oferi asistență organismelor de investigare similare din alte state membre ale Uniunii Europene sau din partea Agenției Feroviare Europene pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.

(6) Prin hotărâre a Guvernului se poate încredința Organismului de Investigare Feroviar Român sarcina de desfășurare a investigațiilor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute la art. 19.

(7) Organismul de Investigare Feroviar Român desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu organismele de investigare din statele membre, în scopul elaborării unor metode comune de investigare, realizării

unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. Organismul de Investigare Feroviar Român poate primi sprijin de la Agenția Feroviară Europeană în realizarea acestei sarcini.

(8) Conducerea Organismului de Investigare Feroviar Român este exercitată de un comitet director compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Organismului de Investigare Feroviar Român, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(9) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului și indemnizațiile membrilor comitetului director se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

#### ARTICOLUL 22

##### **Procedura de investigare**

(1) Un accident sau incident este investigat de Organismul de Investigare Feroviar Român dacă a avut loc pe teritoriul României. În cazul în care nu este posibil să se stabilească dacă a avut loc pe teritoriul României sau dacă a avut loc la/sau aproape de o instalație de frontieră între România și un alt stat membru al Uniunii Europene, organismele de investigare din cele două state convin care dintre acestea va desfășura investigația ori convin să o desfășoare în cooperare. Celuilalt organism i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia. Organismele de investigare din alt stat membru sunt invitate să participe la o investigație oricând un operator de transport feroviar stabilit și licențiat în acel stat membru este implicat în accident sau incident. Aceste prevederi nu împiedică România și alt stat membru să convină ca organismele de investigare relevante să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări.

(2) Pentru fiecare accident sau incident Organismul de Investigare Feroviar Român asigură resursele corespunzătoare desfășurării investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Organismului de Investigare Feroviar Român, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de investigat.

(3) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar implicați, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, victimele și rudele acestora, proprietarii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la investigație și mersul acesteia, acordându-se, la solicitarea acestora, posibilitatea de a-și prezenta opiniile și punctele de vedere referitoare la investigație și având posibilitatea, la cerere, să facă comentarii cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.

(4) Organismul de Investigare Feroviar Român își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil, pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.

## ARTICOLUL 23

**Rapoarte**

(1) Rezultatul investigației accidentelor sau incidentelor, prevăzută la art. 20, face obiectul raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor, întocmit în funcție de gravitatea accidentului sau incidentului. Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 20 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

(2) Organismul de Investigare Feroviar Român publică raportul final în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române — AFER, în cel mai scurt timp posibil și cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. Raportul urmează cât se poate de fidel structura de raportare stabilită în anexa nr. 5. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, sunt comunicate părților prevăzute la art. 22 alin. (3) și, după caz, organismelor și părților în cauză din alte state membre ale Uniunii Europene.

(3) Organismul de Investigare Feroviar Român publică în fiecare an în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române — AFER, cel târziu până la data de 30 septembrie, un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

## ARTICOLUL 24

**Informații care se trimit la Agenția Feroviară Europeană**

(1) În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei investigații, Organismul de Investigare Feroviar Român notifică Agenției Feroviare Europene cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.

(2) Organismul de Investigare Feroviar Român trimite Agenției Feroviare Europene o copie a raportului final prevăzut la art. 23 alin. (2) și a raportului anual prevăzut la art. 23 alin. (3).

## ARTICOLUL 25

**Recomandări de siguranță**

(1) O recomandare de siguranță formulată de Organismul de Investigare Feroviar Român în raportul prevăzut la art. 23 nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă pentru un accident sau incident feroviar.

(2) Recomandările sunt adresate Autorității de Siguranță Feroviară Română și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din România ori altor state membre ale Uniunii Europene. Recomandările de siguranță emise de Organismul de Investigare Feroviar Român sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre ale Uniunii Europene cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin anual Organismului de Investigare Feroviar Român cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.

## CAPITOLUL VI

**Competențe de punere în aplicare**

## ARTICOLUL 26

**Adaptarea anexelor**

Toate modificările ulterioare ale anexelor la Directiva 2004/49/CE vor fi preluate în legislația română prin hotărâre a Guvernului.

## ARTICOLUL 27

**Aplicarea procedurilor Comitetului Comisiei Europene privind siguranța feroviară**

(1) Comisia Europeană este asistată de comitetul înființat prin art. 21 din Directiva 96/48/CE.

(2) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică art. 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, avându-se în vedere dispozițiile art. 8 din această decizie. Perioada prevăzută la art. 5 alin. (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la 3 luni.

(3) Când se face referire la prezentul alineat, se aplică art. 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, avându-se în vedere dispozițiile art. 8 din această decizie.

(4) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

(5) Prevederile alin. (1)–(4) se aplică în România începând cu data aderării la Uniunea Europeană.

## ARTICOLUL 28

**Măsuri de punere în aplicare**

(1) România poate aduce în atenția Comisiei Europene orice măsuri privind punerea în aplicare a prezentei legi. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2).

(2) La cererea României sau din proprie inițiativă Comisia Europeană examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind certificarea de siguranță și autorizația de siguranță, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia Europeană comunică decizia sa Parlamentului European, Consiliului European și statelor membre ale Uniunii Europene.

## CAPITOLUL VII

**Dispoziții finale**

## ARTICOLUL 29

**Modificări la regimul licențelor de transport feroviar**

(1) Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă operatorul de transport feroviar care solicită o licență conform legii are structuri organizatorice, tehnice și personal care posedă cunoștințele și/sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.

(2) În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 343/2003 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatului de siguranță, în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar public și/sau în interes propriu pe căile ferate din România, precum și pentru acordarea autorizației și certificatului de operare pentru manevră agenților economici care efectuează numai operațiuni de manevră feroviară, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 688 din 1 octombrie 2003, cu modificările și

completările ulterioare, se modifică corespunzător prevederilor prezentei legi.

(3) Se înființează Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române — AFER, înființat potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul de Licențe Feroviare Român este autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar din România, desemnată de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. Organismul de Licențe Feroviare Român nu efectuează servicii de transport feroviar și este independent de operatorii de transport feroviar sau de agenții economici care efectuează astfel de servicii.

(4) Conducerea Organismului de Licențe Feroviare Român este exercitată de un comitet director compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Organismului de Licențe Feroviare Român, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(5) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului și indemnizațiile membrilor comitetului director se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

#### ARTICOLUL 30

##### Modificări ale Ordonanței Guvernului nr. 89/2003

Începând cu data intrării în vigoare a prezentei legi, Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 623 din 31 august 2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 178 din 2 martie 2004, se modifică după cum urmează:

##### 1. Titlul va avea următorul cuprins:

**„ORDONANȚĂ  
privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară  
și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare“**

##### 2. La articolul 30 alineatul (3), litera f) va avea următorul cuprins:

„f) măsurile privind accesul în conformitate cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 834 din 9 septembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare.“

##### 3. Articolul 32 se abrogă.

#### ARTICOLUL 31

##### Sanctiuni

(1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspunderea civilă, contravențională sau penală, după caz, a celor vinovați, în condițiile legii.

(2) Constituie contravenții și se sancționează următoarele fapte:

a) nerespectarea prevederilor art. 9 alin. (4), cu amendă de la 5.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);

b) nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (6), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);

c) nerespectarea prevederilor art. 11 alin. (3), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);

d) nerespectarea prevederilor art. 18, cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);

e) nerespectarea prevederilor art. 23 alin. (2) și (3), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);

f) nerespectarea prevederilor art. 24, cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON).

(3) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (2) se fac de către personalul împuternicit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(4) Contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute la alin. (2), agentul constator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal.

(5) Dispozițiile prezentei legi referitoare la contravenții se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

(6) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului notifică Comisiei Europene dispozițiile prevăzute în prezentul articol până la data aderării, iar după această dată notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.

#### ARTICOLUL 32

##### Punere în aplicare

(1) În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române — AFER se va modifica în mod corespunzător, cuprinzând și regulamentele de organizare și funcționare ale organismelor nou-înființate.

(2) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului notifică imediat Comisiei Europene cu privire la punerea în aplicare a actelor normative, a regulamentelor și normelor administrative necesare aducerii la îndeplinire a prevederilor Directivei 2004/49/CE privind siguranța feroviară.

#### ARTICOLUL 33

##### Anexe

Anexele nr. 1—5 fac parte integrantă din prezenta lege.

★

Prezenta lege transpune Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 164 din 30 aprilie 2004, și Rectificativul la Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de

licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii

feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 220 din 21 iunie 2004.

*Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.*

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR  
**ADRIAN NĂSTASE**

PREȘEDINTELE SENATULUI  
**NICOLAE VĂCĂROIU**

București, 16 martie 2006.  
Nr. 55.

ANEXA Nr. 1

#### INDICATORI DE SIGURANȚĂ COMUNI (I.S.C.)

Indicatorii de siguranță comuni (I.S.C.) care se raportează de către autoritățile de siguranță:

Indicatorii referitori la activitățile prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. a) și b) ar trebui luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.

Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de autoritatea de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel mai târziu în următorul raport anual.

Pentru indicatorii referitori la accidente, prevăzuți la alin. (1) de mai jos, Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 91/2003 din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar se aplică în măsura în care informațiile sunt disponibile.

##### (1) Indicatori referitori la accidente

1. Numărul de accidente total și relativ (pe tren-kilometru) și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente:

- coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabariturii;
- deraieri de trenuri;
- accidente la treceri de nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile de nivel;
- accidentări ale persoanelor, produse de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor;
- sinucideri;
- incendii ale materialului rulant;
- altele.

Fiecare accident este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave, de exemplu un incendiu în urma unei deraieri.

2. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grave rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

- călători (de asemenea, în raport cu numărul total de călători-kilometri);
- angajați, inclusiv personalul contractanților;
- utilizatori ai trecerilor de nivel;
- persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;
- altele.

##### (2) Indicatori referitori la incidente și incidente evitate la limită

1. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de șine rupte, deformări ale șinelor și pene de semnalizare

2. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de semnale trecute în situație de pericol

3. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de rupturi de roți și osii la materialul rulant în serviciu.

##### (3) Indicatori referitori la consecințele accidentelor

1. Costuri totale și relative (pe tren-kilometru) în euro ale tuturor accidentelor, calculându-se și incluzându-se, dacă este posibil, următoarele costuri:

- decese și vătămări;
- indemnizații pentru pierderea sau deteriorarea bunurilor călătorilor, personalului sau terților, inclusiv pagube produse mediului;
- înlocuirea sau repararea materialului rulant și a instalațiilor feroviare deteriorate;
- întârzieri, perturbări și redirecționări ale traficului, inclusiv costuri suplimentare pentru personal și pierderea veniturilor viitoare.

Din costurile de mai sus sunt deduse indemnizațiile sau compensațiile recuperate ori estimate ca urmând să fie recuperate de la terți, cum ar fi proprietarii autovehiculelor implicate în accidentele la trecerile de nivel. Indemnizațiile recuperate prin polițele de asigurare deținute de operatorii de transport feroviar sau administratorii de infrastructură nu sunt deduse.

2. Numărul total și relativ (pe număr de ore lucrate) al orelor de lucru ale personalului și contractanților, pierdut în urma accidentelor.

##### (4) Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și aplicarea acesteia

1. Procentaj de linii dotate cu un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP) în funcțiune, procentaj de kilometri-tren utilizând sisteme ATP operaționale

2. Număr de treceri de nivel (total și pe kilometru de linie). Procentaj de treceri de nivel cu protecție automată sau manuală.

##### (5) Indicatori referitori la gestionarea siguranței

Auditorile interne realizate de administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar, prevăzute în documentația sistemului de management al siguranței. Numărul total de auditorii realizate și numărul ca procentaj din auditorile necesare (și/sau planificate).

##### (6) Definiții

Autoritățile de raportare pot utiliza definițiile indicatorilor aplicate la nivel național, precum și metodele de calculare a costurilor la prezentarea datelor în conformitate cu prezenta anexă. Toate definițiile și metodele de calcul în uz sunt explicate într-o anexă la raportul anual descris în art. 18.

**NORME NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ**

Normele naționale de siguranță care urmează să fie notificate Comisiei Europene în conformitate cu procedura descrisă la art. 8 includ:

1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță naționale existente;
2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a operatorilor de transport feroviar;
3. norme privind cerințele pentru autorizarea introducerii în circulație și a întreținerii unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de S.T.I. Notificarea include norme pentru schimbul de material rulant între operatorii de transport feroviar, sistemele de înregistrare și cerințe privind procedurile de încercare;

4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de S.T.I., inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului;

5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar;

6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criteriile de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de S.T.I.;

7. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.

**SISTEME DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI****1. Cerințe ale sistemului de management al siguranței**

Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în organizația administratorului de infrastructură sau a operatorului de transport feroviar. Acesta indică modul în care este asigurată gestiunea la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții săi la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.

**2. Elemente de bază ale sistemului de management al siguranței**

Elementele de bază ale sistemului de management al siguranței sunt următoarele:

- a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;
- b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru întreținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;
- c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite:
  - în S.T.I.; sau
  - în norme naționale de siguranță prevăzute la art. 8 și în anexa nr. 2; sau
  - în alte norme relevante; sau
  - în decizii ale autorităților,

și proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe întregul ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;

d) proceduri și metode pentru realizarea evaluării riscului și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor atunci când o schimbare a condițiilor de exploatare sau un material nou impune riscuri noi asupra infrastructurii și operațiunilor;

e) asigurarea unor programe pentru formarea de personal și sisteme pentru menținerea competenței personalului și deci realizarea sarcinilor în bune condiții;

f) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, dacă este cazul, între organizații care funcționează pe aceeași infrastructură;

g) proceduri și formate pentru modalitatea de documentare a informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;

h) proceduri pentru asigurarea raportării, investigării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;

i) asigurarea unor planuri de acțiune, alerte și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare;

j) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței.

**DECLARAȚII****pentru certificatul de siguranță specifică rețelei**

Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite autorității de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei:

- documentație din partea operatorului de transport feroviar privind S.T.I. sau părți de S.T.I. și, dacă sunt

relevante, norme naționale de siguranță și alte norme aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al acestuia și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea;

— documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor S.T.I. ori a normelor naționale și a certificării corecte a acestora;

— documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor S.T.I. sau a normelor naționale, precum și privind certificarea corectă a acestora.

Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor ar trebui prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă S.T.I. și celelalte cerințe prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean.

*ANEXA Nr. 5*

## CONȚINUTUL

### principal al raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor

#### (1) Rezumat

Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de investigație. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinarii acestora.

#### (2) Fapte imediate ale evenimentului

##### 1. Evenimentul:

— data, ora exactă și locul evenimentului;  
— descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență;  
— decizia de a lansa o investigație, compoziția echipei de investigatori și desfășurarea investigației.

##### 2. Circumstanțele evenimentului:

— personalul și contractanții implicați, alte părți și martori;  
— trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare a articolelor de material rulant implicate;  
— descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare — tipuri de șine, macazuri, anclanșare, semnale, protecția trenului;  
— mijloace de comunicare;  
— lucrări desfășurate la/sau în vecinătatea locului evenimentului;  
— declanșarea planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente;  
— declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente.

3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale:

— călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți;  
— încărcătură, bagaje și alte bunuri;  
— material rulant, infrastructură și mediu.

##### 4. Circumstanțe externe:

— condiții meteorologice și referințe geografice.

#### (3) Înregistrarea investigațiilor și anchetelor

1. Rezumatul mărturiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor):

— personal feroviar, inclusiv contractanți;  
— alți martori.

##### 2. Sistemul de management al siguranței:

— organizația-cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele;

— cerințele de personal și modul de aplicare a acestora;

— rutine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora;

— interfața dintre diferiții actori implicați în infrastructură.

##### 3. Norme și reglementări:

— norme și reglementări comunitare și naționale relevante;

— alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile.

4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice:

— sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor;  
— infrastructură;  
— echipamente de comunicații;  
— material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor.

##### 5. Documentația privind sistemul de operare:

— măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare;  
— schimbul de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări;  
— măsuri luate pentru protecția și salvagardarea locului evenimentului.

##### 6. Interfața om-mașină-organizație:

— timp de lucru aplicat personalului implicat;  
— circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic;  
— proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină.

##### 7. Evenimente anterioare cu caracter similar

#### (4) Analiză și concluzii

##### 1. Descriere finală a lanțului de evenimente:

— stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la pct. (3).

##### 2. Discuție:

— analiza faptelor stabilite la pct. (3) cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare.

##### 3. Concluzii:

— cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de acțiunile

întreprinse de persoane implicate sau starea materialului ruland ori a instalațiilor tehnice;

— cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere;

— cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.

4. Observații suplimentare:

— deficiențe și lacune constatate în cursul investigației, dar fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor.

(5) **Măsuri care au fost luate**

— Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului

(6) **Recomandări**

## PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

### DECRET

#### pentru promulgarea Legii privind siguranța feroviară

În temeiul prevederilor art. 77 alin. (1) și ale art. 100 alin. (1) din Constituția României, republicată,

**Președintele României d e c r e t e a z ă:**

Articol unic. — Se promulgă Legea privind siguranța feroviară și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI  
**TRAIAN BĂSESCU**

București, 15 martie 2006.  
Nr. 315.

## ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI COMERȚULUI

### ORDIN

#### privind aprobarea nivelului tarifelor percepute în anul 2006 de Centrul Român pentru Promovarea Comerțului

Având în vedere prevederile art. 8 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 892/2004 privind organizarea și funcționarea Centrului Român pentru Promovarea Comerțului,

în temeiul art. 5 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 738/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Economiei și Comerțului, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul economiei și comerțului** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă nivelul tarifelor percepute în anul 2006 de Centrul Român pentru Promovarea Comerțului pentru activitățile de promovare realizate în conformitate cu prevederile art. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 892/2004, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. 3. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin Ordinul ministrului economiei și comerțului nr. 702/2004 privind aprobarea nivelului tarifelor percepute de Centrul Român pentru Promovarea Comerțului, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 988 din 27 octombrie 2004, se abrogă.

p. Ministrul economiei și comerțului,  
**Iuliu Winkler,**  
ministrul delegat pentru comerț

București, 14 martie 2006.  
Nr. 215.





	Titlul	Anul editarii	Pret RON fara TVA
11.	<i>Implicatiile aderarii Romaniei la Uniunea Europeana asupra politicii comerciale, 28 studii:</i>		
	1. Impactul vamal	2000	32/ex.
	2. Masuri netarifare aplicabile la import	2000	21/ex.
	3. Regimul de export	2000	21/ex.
	4. Politici comerciale multilaterale, regionale si bilaterale	2000	42/ex.
	5. Politica agricola si comerțul cu agroalimentare	2000	53/ex.
	6. Politica industrială	2000	53/ex.
	7. Comerțul cu servicii	2001	53/ex.
	8. Comerțul cu textile-imbracaminte	2001	53/ex.
	9. Comerțul cu produse siderurgice	2001	53/ex.
	10. Comerțul cu vinuri	2002	53/ex.
	11. Comerțul cu lemn prelucrat si mobilier	2002	53/ex.
	12. Comerțul articole pielarie-incaltaminte	2002	53/ex.
	13. Crearea zonei Euro si implicatii pentru Romania	2002	42/ex.
	14. Comerțul cu mijloace de transport	2002	53/ex.
	15. Comerțul cu produse electrotehnice si electronice	2002	53/ex.
	16. Comerțul cu masini si echipamente	2002	53/ex.
	17. Comerțul Romaniei in regim de perfectionare activa (lohn) in perspectiva aderarii la UE	2003	53/ex.
	18. Adoptarea acquis-ului in domeniul energiei	2003	53/ex.
	19. Efectele extinderii UE asupra regimului schimburilor comerciale ale Romaniei cu cele 10 tari noi membre	2003	95/ex.
	20. Comerțul cu produse alimentare	2004	95/ex
	21. Comerțul cu ingrasaminte chimice	2004	95/ex
	22. Implicatii comerciale si economice pentru Romania ale extinderii UE din 2004	2004	95/ex
	23. Comerțul cu materiale de constructii	2005	95/ex
	24. Noi provocari si oportunitati privind comerțul international cu textile si imbracaminte	2005	95/ex
	25. Efectele ale aderarii la UE pentru comerțul exterior al Romaniei cu vinuri	2005	95/ex
	26. Perspectivele exporturilor Romaniei de produse agroalimentare ecologice	2005	95/ex
	27. Aderarea Romaniei la UE si implicatiile sale pentru comerțul exterior cu produsele industriei chimice, a maselor plastice si a cauciucului	2005	95/ex
	28. Implicatiile globalizarii pentru relatiile economice externe ale Romaniei, in contextul aderarii sale la UE	2006*	95/ex

Nota: \* In curs de aparitie in anul 2006, conform programului de activitate al CRPC

## CAP -I-

A) LUCRARI STATISTICE PRIVIND COMERTUL EXTERIOR ROMANESC,  
COMERTUL INTERNATIONAL SI INDICATORI ECONOMICI

## 1. LUCRARI STATISTICE PRIVIND COMERTUL EXTERIOR ROMANESC

## 1.a. Date statistice in format Import/Export pe tari (valoare, cantitate)

Exploatare aplicatii existente Pret/marfa/perioada/tari		Exploatare aplicatii nou proiectate Pret/marfa/perioada/tara	
Nr. marfuri	Tarif in RON fara TVA	Nr. marfuri	TARIF IN RON fara TVA
1-10	9	1-10	11
11-25	7	11-25	8
26-50	6	26-50	7
51-100	5	51-100	6
101-200	5	101-200	6
Peste	4	Peste	5
200		200	

## 1.b. Date statistice in format Import/Export pe tara (valoare, cantitate)

Exploatare aplicatii existente Pret/marfa/perioada/tari		Exploatare aplicatii nou proiectate Pret/marfa/perioada/tara	
Nr. marfuri	Tarif in RON fara TVA	Nr. marfuri	Tarif in RON fara TVA
1-10	2	1-10	2
11-25	1	11-25	2
26-50	1	26-50	1
51-100	1	51-100	1
101-200	1	101-200	1
Peste	1	Peste	1
200		200	

## 1.c. Date statistice in format Import/Export pe total Romania

Tarif unic: 1,00 RON/marfa/perioada/total import sau export Romania

## 1.d. Date statistice in format Firme importatoare

Exploatare aplicatii existente Pret/firma/marfa/perioada		Exploatare aplicatii nou proiectate Pret/firma/marfa/perioada	
Nr. firme	Tarif in RON fara TVA	Nr. firme	Tarif in RON fara TVA
1-10	8	1-10	10
11-25	7	11-25	8
26-50	6	26-50	7
51-100	5	51-100	6
101-200	5	101-200	6
Peste	4	Peste	5
200		200	

## 1.e. Date statistice in format Firme exportatoare

Exploatare aplicatii existente Pret/firma/marfa/perioada		Exploatare aplicatii nou proiectate Pret/firma/marfa/perioada	
Nr. firme	Tarif in RON fara TVA	Nr. firme	Tarif in RON fara TVA
1-10	4	1-10	5
11-25	4	11-25	5
26-50	3	26-50	4
51-100	3	51-100	4
101-200	2	101-200	3
Peste	2	Peste	3
200		200	

**1.f. Date statistice in format Firme importatoare/tara/perioada**

Tarif unic: 2 RON/firma/tara/perioada

**1.g. Date statistice in format Firme exportatoare/tara/perioada**

Tarif unic: 1 RON/firma/tara/perioada

**1.h. Date statistice in format Firme importatoare sau exportatoare pe total Romania**

Tarif unic: 1 RON/firma/total Romania/perioada

**1.i. Date statistice in format Pret mediu statistic la export/import pe total Romania**

Tarif unic: 1 RON/marfa/total Romania/perioada

**2. LUCRARI STATISTICE PRIVIND COMERTUL INTERNATIONAL**

2.a. Date statistice in format Import/Export pe tari (valoare, cantitate) <i>Pret/marfa/perioada/tari</i>			2.b. Date statistice in format Import/Export pe tara (valoare, cantitate) <i>Pret/marfa/perioada/tara</i>		
Nr. marfuri	Tarif in RON fara TVA		Nr. marfuri	Tarif in RON fara TVA	
1-10	8		1-10	2	
11-25	6		11-25	1	
26-50	5		26-50	1	
51-100	4		51-100	1	
101-200	4		101-200	1	
Peste 200	3		Peste 200	1	

**2.c. Date statistice in format preturi/piata/perioada**

(preturi medii statistice de import/export, preturi internationale si cotationi de bursa)

Tarif unic: 2 RON/pret/piata/perioada

**3. LUCRARI STATISTICE PRIVIND INDICATORI ECONOMICI****3.a. Date statistice in format indicator/perioada/total Romania (sau judet)**

(indicatori macroeconomici si din domenii ca: industrie, agricultura, comert interior etc.)

Tarif unic: 1 RON/indicator/perioada/total Romania (sau judet)

**B) STUDII DE PIATA, STUDII DE ANALIZA SECTORIALA, BULETINE INFORMATIVE, PUBLICATII PERIODICE SI CATALOGHE DE PROMOVARE OFERTA DE EXPORT (format tiparit)****1. Editare studii, buletine informative, publicatii periodice si cataloage**

	U.M.	Tarif în RON fara TVA
1.1. Conceptie si proiectare format de date si informatii	ora manopera	10
1.2. Culegere date si informatii, documentare economica si comerciale	ora manopera	7
	ora calculator	11
1.3. Prelucrare date si informatii	ora manopera	6
	ora calculator	7
1.4. Traduceri in/din lb. romana din/in		
1.4.1. engleza, franceza, italiana	pagina	21
1.4.2. germana, spaniola	pagina	23
1.4.3. rusa	pagina	38
1.4. Editare forma preliminara	ora manopera	8
	ora calculator	8
1.5. Editare forma finala si pregatire tipar sau multiplicare	ora manopera	7
	ora calculator	9

**2. Multiplicare, legatorie si realizare selectii studii, buletine informative, publicatii periodice si cataloage publicate**

2.1. Multiplicare: 1 RON/pagina A4 alb-negru  
2 RON/pagina A4 color

2.2. Legatorie: 2 RON/exemplar

2.3. Selectari electronice: 2 RON/pagina A4

3. Copiere sau listare pe imprimanta informatii si date nepublicate: 3 RON/pagina A4

**CAP -II-**

**TARIFE MANOPERA PENTRU REALIZAREA BULETINELOR INFORMATIVE PRIVIND OFERTA DE EXPORT PE CD-ROM  
-anul 2006-**

**1. Editare Buletine informative privind OFERTA DE EXPORT**

	UM	Tarif in RON fara TVA
1.1 Conceptia generala si supervizare realizare CD	ora manopera	9
1.2. Componente informatice si de grafica		
- pagina introducere	ora manopera	6
- imagine background	ora manopera	6
- pagina principala (home page)	ora manopera	6
- pagini de prezentare domeniu	ora manopera	6
- prezentare firma	ora manopera	6
- film prezentare produse la nivel firma	ora manopera	9
- creare etichete si coperti Cd	ora manopera	6
1.3 Actualizarea bazei de date/ operatiuni aferente pentru o inregistrare firma	ora manopera	8
1.4 traduceri	Pagina	16

**2. Multiplicare, aranjare, ambalare**

		Tarif in RON fara TVA
Multiplicare CD, aranjare, ambalare		
- inscriptionare	bucata	1
- tiparire eticheta	bucata	1
- tiparire coperti	bucata	1
- aranjare eticheta, ambalare	bucata	1

**CAP -III-****SERVICII CONSULTANTA LICENTE**

Nr. crt.	Activitatea	Tarif in RON fara TVA
1.	Servicii acordare facturi externe	4
2.	Servicii acordare licente	13
3.	Servicii acordare declaratie cherestea	1
4.	Servicii acordare certificat ciuperci	7
5.	Servicii acordare certificat import	7
6.	Servicii acordare certificat format A	7
7.	Servicii acordare licente siderurgice	7
8.	Servicii acordare cerere licente siderurgice	1
9.	Servicii acordare declaratie import	1

## CAP -IV-

## TARIF ORA CALCULATOR

Nr. crt.	Activitatea	Tarif in RON fara TVA
1.	Cost ora calculator	13

## CAP -V-

SERVICII ORGANIZARE TARGURI SI EXPOZITII IN STRAINATATE  
ALTELE DECAT CELE CONFORM O.U. nr. 74 din 2005

nr	Denumire serviciu	Cost total (RON) Tarif in RON fara TVA	Cost pe firma Tarif in RON fara TVA
1.	<b>Reprezentare</b> firme romanesti la targuri si expozitii in <b>strainatate</b>	1952 (calculat pentru 4 firme)	488
2.	<b>Organizare de misiuni economice in strainatate</b>	4770 ( calculat pentru 10 firme)	477
3.	<b>Organizare in tara de Seminarii, forumuri, intalniri de afaceri</b>	880 (calculat pentru 20 firme)	44

## CAP -VI-

## SERVICII PRIN TRADE POINT

## A) ACTIVITATI DE PROMOVARE A POTENTIALULUI DE PRODUCTIE SI EXPORT AL FIRMELOR ROMANESTI PRIN TRADE POINT

## 1. REALIZAREA DE EXPOZITII VIRTUALE LA NIVEL DE RAMURA DE ACTIVITATE

Activitate	UM	Tarif in RON fara TVA
1. Analiza preliminară/documentare specifică	ora manopera	8
2. Colectare date, analiza, completari		
2.1. Analiza, consultanta generala	ora manopera	10
2.2. Consultanta la nivel de firma	ora manopera	7
3. Proiectare site	ora manopera	8
4. Programare site in limba romana		
4.1. Creare pagina de start	ora manopera	7
4.2. Creare pagina principala	ora manopera	7
4.3. Creare pagini intermediare de sinteza	Ora man./pagina	7
4.4. Creare pagini elementare/verificare	Ora man./pagina	7
4.5. Prelucrare imagini		
4.5.1. prelucrare simpla	Ora man./imagine	6
4.5.2. prelucrare avansata	Ora man./imagine	6
4.5.3. prelucrare complexa	Ora man./imagine	6
4.5.4. executare fotografiilor digitale		
- asistenta	Ora manopera	9
- executare fotografiilor	Ora man./imagine	6
4.5.5. scanare fotografii	Ora man./imagine	6
4.5.6. realizare imagini compuse	Ora man./imagine	7
4.5.7. realizare imagini animate	Ora man./imagine	9
4.5.8. realizare buton simplu	Ora man./buton	9
4.5.9. realizare buton rollover	Ora man./buton	14

4.5.10 realizare background cu elemente grafice	Ora man./buc.	9
4.5.11. realizare banner	Ora man./buc.	9
4.5.12. realizare etichete CD	Ora man./buc.	7
4.5.13. realizarea coperti CD		
- 2 coperti	Ora manopera	9
- 4 coperti	Ora manopera	9
- 5 coperti	Ora manopera	9
4.6. Transpunere conforma filme video pe suport electronic	Ora man./film	9
4.7. Realizare filme prin prelucrare imagini de pe caseta video cu adaugare de subtitrare si / sau fond muzical furnizat de client		
- subtitrare	Ora man./film	9
- mixare sunet	Ora man./film	9
5. Testare functionare site romana	ora manopera	8
6. Traducere site engleza	Contract cu tertii	
7. Programare site in limba engleza	Ora man./pagina	7
8. Testare functionare site engleza	ora manopera	8
9. Finalizare lucrare		
9.1. Realizare / testare prototip CD	ora manopera	8
9.2. Tiparire 1000 etichete	ora manopera	7
9.3. Inscriptionare 1000 CD-uri	ora manopera	6
9.4. Aranjare 1000 CD-uri (tipre etichete, punere coperti)	ora manopera	6
10. Disponibilizare si gazduire pe Internet		Gratuit

## 2. REALIZAREA DE EXPOZITII VIRTUALE LA NIVEL DE FIRMA

Activitate	UM	Tarif in RON fara TVA
1. Analiza preliminara/consultanta	ora manopera	8
2. Colectare date, analiza, completari	ora manopera	
3. Proiectare site	ora manopera	7
4. Programare site in limba romana		
4.1. Creare pagina de start	Ora manopera	7
4.2. Creare pagini intermediare de sinteza	Ora man./Pagina	6
4.3. Creare pagini elementare/verificare	Ora man./Pagina	7
4.4. Prelucrare imagini		
4.4.1. prelucrare simpla	Ora man./Imagine	6
4.4.2. prelucrare avansata	Ora man./Imagine	6
4.4.3. prelucrare complexa	Ora man./Imagine	6
4.4.4. executare fotografiile digitale		
- asistenta	Ora manopera	9
- executare fotografii	Ora man./Imagine	6
4.4.5. scanare fotografii	Ora man./Imagine	6
4.4.6. realizare imagini compuse	Ora man./Imagine	7
4.4.7. realizare imagini animate	Ora man./Imagine	9
4.4.8. realizare buton simplu	Ora man./buton	9
4.4.9. realizare buton rollover	Ora man./buton	14
4.4.10 realizare background cu elemente grafice	Ora man./bucata	9
4.4.11. realizare banner	Ora man./Bucata	9
4.4.12. realizare etichete CD	Ora man./Bucata	7
4.4.13. realizarea coperti CD		
- 2 coperti	Ora man./bucata	9
- 4 coperti	Ora man./bucata	9
- 5 coperti	Ora man./bucata	9
4.5. Transpunere conforma filme video pe suport electronic	Ora man./Film	9
4.6. Realizare filme prin prelucrare imagini de pe caseta video cu adaugare de subtitrare si / sau fond muzical furnizat de client		
- subtitrare	Ora man./Film	9
- mixare sunet	Ora man./Film	9
5. Testare functionare site romana	ora manopera	8
6. Traducere site engleza	Contract cu tertii	
7. Programare site in limba engleza	Ora man./Pagina	7
8. Testare functionare site engleza	ora manopera	8
9. Finalizare lucrare		
9.1. Realizare / testare prototip CD	ora manopera	8
9.2. Tiparire etichete	ora manopera	

9.3. Inscriptiune CD-uri	ora manopera	
9.4. Aranjare CD-uri (pire etichete, punere coperti)	ora manopera	
10. Disponibilizare si gazduire pe Internet		Gratuit

**B) ACTIVITATI DE CONSULTANTA ACORDATA FIRMELOR ROMANESTI**

Activitate	UM	Tarif in RON fara TVA
1. Consultanta privind proceduri, reglementari, documente de export /import in Romania		
1.1. informatie simpla	Ora man./serviciu	9
1.2. informatie complexa	Ora man./serviciu	10
1.3. pachet de informatii	Ora man./serviciu	11
2. Consultanta privind proceduri, reglementari si documente necesare trecerii frontierei romanesti pentru marfuri, vehicule si persoane	Ora man./serviciu	9
3. Consultanta privind proceduri, reglementari si documente necesare trecerii frontierei pentru marfuri, vehicule si persoane pentru tari din spatiul balcanic (Albania, Bulgaria, Bosnia si Hertegovina, Croatia, Jugoslavia, Macedonia, Moldova)	tara	5
4. Consultare acte normative care reglementeaza activitatea comerciala in Romania		
4.1. Actualizare / accesare baza	Ora manopera	9
4.2. Imprimare	act normativ	2
5. Alo info consultanta telefonica		Gratuit
6. Inserarea oportunitatilor de afaceri in baza de date a Retelei Global Trade Point Network		
6.1. Fara certificare	oportunitate	3
6.2. Cu certificare	oportunitate	21
7. Transmiterea periodica a oportunitatilor de afaceri pe domeniul solicitat	Abonament lunar	50
8. Furnizare oportunitati la cerere		
8.1. 1 – 10 oportunitati	oport./tara/marfa	24
8.2. 11 – 25 oportunitati	oport./tara/marfa	20
8.3. 26 – 50 oportunitati	oport./tara/marfa	15
8.4. peste 50 oportunitati	oport./tara/marfa	13

**C) ACTIVITATI DE INFORMARE COMERCIALA**

Activitate	UM	Tarif in RON fara TVA
1. Informatii privind pietele externe (in limba engleza)		
1.1. Prezentari de tari		
- accesare baza internationala, cautare, selectare	tara	3
- imprimare	pagina	1
1.2. Analize si studii sectoriale pe marfa		
- accesare baza internationala, cautare, selectare	lucrare	5
- imprimare	pagina	1
1.3. Analize si studii sectoriale in domeniul serviciilor		
- accesare baza internationala, cautare, selectare	lucrare	5

- imprimare	pagina	1
1.4. Manuale (CBI)		
- accesare baza internationala, cautare, selectare	manual	10
- imprimare	pagina	1
2. Editare Ghid informative		
2.1. Ghid informativ privind reglementari comerciale in Romania – pe suport de hartie	ghid trimestrial	28
2.2. Ghid informative privind reglementari comerciale in Romania – texte integrale actualizate – pe suport CD	lunar	55

#### D) ALTE SERVICII

Serviciu	UM	Tarif in RON fara TVA
1. Spatii publicitare pentru sigle si bannere		
1.1. banner mic /sigla	luna	150
1.2. banner mare	luna	200
2. Acordare parola de acces la baza de date oportunitatilor de afaceri a Retelei GTPNet	luna	50
3. Pachetul de servicii <i>Client TP</i>	luna	100

Nota : Tarifele practicate la serviciile furnizate de Trade Point Bucuresti au fost stabilite pe baza practicilor internationale ale altor Trade Point-uri

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

### ORDIN

#### pentru aprobarea sistemului de inspecții obligatorii la navele de tip feribot Ro-Ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat

Având în vedere prevederile art. 69 și 70 din Acordul european instituind o asociere între România, pe de o parte, și Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, ratificat prin Legea nr. 20/1993,

în temeiul prevederilor art. 13 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului** emite următorul ordin:

#### ARTICOLUL 1

##### Scop

Prezentul ordin stabilește sistemul de inspecții obligatorii la navele de tip feribot Ro-Ro și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat spre sau dinspre porturi românești și asigură dreptul autorităților competente din statele implicate în aceste servicii de a conduce, de a participa sau de a coopera în investigarea accidentelor ori incidentelor maritime privind aceste servicii.

#### ARTICOLUL 2

##### Definiții

În înțelesul prezentului ordin, termenii utilizați se definesc după cum urmează:

a) *administrația statului pavilionului* – autoritățile competente ale statului care acordă navelor de tip feribot Ro-Ro și navelor de pasageri de mare viteză dreptul de a arbora pavilionul acestuia;

b) *Autoritatea Navală Română* – organ tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor,

Construcțiilor și Turismului căruia i se delegă competențele privind aplicarea prevederilor prezentului ordin, denumită în continuare *ANR*;

##### c) *certIFICATE*:

- (i) pentru navele de tip feribot Ro-Ro și pentru navele de pasageri de mare viteză angajate în voiajuri internaționale, certificatele de siguranță emise în conformitate cu cerințele Convenției SOLAS 1974, astfel cum a fost amendată, împreună cu listele echipamentelor și, dacă este cazul, cu certificatele de scutire și permisele de operare;
- (ii) pentru navele de tip feribot Ro-Ro și pentru navele de pasageri de mare viteză angajate în voiajuri interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu prevederile Directivei Consiliului nr. 98/18/CE<sup>1)</sup> împreună cu listele echipamentelor și, dacă este cazul, cu certificatele de scutire și permisele de operare;

<sup>1)</sup> Directiva Consiliului nr. 98/18/CE din 17 martie 1998 referitoare la reguli și standarde de siguranță pentru navele maritime de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 144 din 15 mai 1998, p. 1, astfel cum a fost amendată.



d) *certificat de scutire* — orice certificat emis în conformitate cu prevederile Regulii I B/12(a)(vi) din Convenția SOLAS 1974;

e) *Codul pentru investigarea accidentelor maritime* — Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, adoptat de Organizația Maritimă Internațională (IMO) prin Rezoluția Adunării A.849(20) din 27 noiembrie 1997;

f) *Codul pentru navele de mare viteză* — Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză, adoptat de Comitetul Siguranței Maritime al IMO prin Rezoluția MSC.36(63) din 20 mai 1994, în versiunea sa actualizată;

g) *companie* — o companie care operează una sau mai multe nave de tip feribot Ro-Ro, pentru care s-a emis un document de conformitate, potrivit prevederilor art. 5 alin. (2) din Regulamentul Consiliului nr. 3.051/95<sup>1)</sup> din 8 decembrie 1995 referitor la managementul siguranței navelor de tip feribot Ro-Ro, sau o companie care operează nave de pasageri de mare viteză, pentru care s-a emis un document de conformitate potrivit Regulii IX/4 din Convenția SOLAS 1974 în versiunea sa actualizată;

h) *Convenția SOLAS 1974* — Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, împreună cu protocoalele și amendamentele ulterioare la aceasta, în versiunea sa actualizată, la care România a aderat prin Decretul nr. 80/1979;

i) *deficiență* — situație constatată ca neîndeplinind cerințele prezentului ordin;

j) *inspector calificat* — persoană autorizată din cadrul ANR sau altă persoană pe deplin autorizată de autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene să efectueze supravegheri și inspecții referitoare la emiterea certificatelor și care îndeplinește criteriile privind calificarea și independența pentru inspectorii calificați, prevăzute în anexa nr. 5;

k) *inspecție specifică* — inspecție efectuată de statul gazdă în conformitate cu prevederile art. 6 și 8;

l) *navă de pasageri de mare viteză* — navă de mare viteză conform definiției date în Regula X/I din Convenția SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, care transportă mai mult de 12 pasageri;

m) *navă de tip feribot Ro-Ro* — navă maritimă de pasageri cu facilități privind imbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri, denumită în continuare *feribot Ro-Ro*;

n) *organizație recunoscută* — organizație recunoscută conform art. 4 din Directiva Consiliului 94/57/CE<sup>2)</sup>;

o) *pasager* — orice persoană, alta decât:

(i) comandantul navei și membrii echipajului sau alte persoane angajate în orice funcție la bordul unei nave, legată de activitatea navei respective; și

(ii) un copil cu vârsta mai mică de un an;

p) *serviciu regulat* — o serie de voiajuri efectuate de feriboturi Ro-Ro sau de nave de pasageri de mare viteză pentru deservirea traficului între aceleași două sau mai multe porturi ori o serie de voiajuri dinspre și spre același port fără escale intermediare, fie:

(i) conform unui orar publicat; ori

(ii) efectuate cu o asemenea regularitate și frecvență care pot fi recunoscute ca serviciu regulat;

q) *stat gazdă* — România sau statul membru al Uniunii Europene spre și dinspre portul ori porturile căruia este angajat într-un serviciu regulat un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză;

r) *stat profund interesat, stat care conduce investigația și accident maritim* — au aceeași semnificație ca definițiile cuprinse în Codul pentru investigarea accidentelor maritime;

s) *voiaj intern* — voiaj efectuat în zone maritime între un port românesc și același port sau un alt port românesc;

t) *voiaj internațional* — voiaj pe mare efectuat dintr-un port românesc către un port situat în afara României sau invers;

u) *zonă maritimă* — orice zonă stabilită în conformitate cu prevederile art. 4 din Directiva 98/18/CE.

### ARTICOLUL 3

#### Domeniu de aplicare

Prevederile prezentului ordin se aplică tuturor feriboturilor Ro-Ro și navelor de pasageri de mare viteză, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care operează în servicii regulate spre sau dinspre un port românesc și care sunt angajate fie:

a) în voiajuri internaționale; fie

b) în voiajuri interne în zonele maritime prevăzute de clasa A, stabilite în conformitate cu art. 4 din Directiva 98/18/CE.

### ARTICOLUL 4

#### Verificări inițiale cerute în cazul feriboturilor Ro-Ro și navelor de pasageri de mare viteză

(1) Înainte de a începe să opereze un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză, angajată să desfășoare un serviciu regulat sau care desfășoară deja un serviciu regulat, ANR trebuie să verifice dacă feriboturile Ro-Ro și navele de pasageri de mare viteză îndeplinesc următoarele condiții:

a) posedă certificate valabile, emise de administrația statului pavilionului sau de o organizație recunoscută, care acționează în numele său;

b) au fost inspectate, pentru emiterea certificatelor, în conformitate cu procedurile relevante și cu liniile directoare anexate la Rezoluția Adunării IMO A.746(18) privind sistemul armonizat de inspecție și certificare, așa cum a fost amendată, sau cu proceduri care permit atingerea acelorași obiective;

c) respectă standardele de clasificare specificate prin regulile unei organizații recunoscute sau prin regulile acceptate ca echivalente de către administrația statului pavilionului privind construcția și întreținerea corpului navei, mașinilor și a instalației electrice și de control;

d) sunt dotate cu înregistrator de date privind voiajul (VDR) în scopul oferirii de informații pentru investigarea accidentelor maritime. VDR trebuie să corespundă standardelor de performanță cuprinse în Rezoluția Adunării IMO A.861(20) din 27 noiembrie 1997 și să respecte standardele de încercări elaborate de Comisia Electrotehnică Internațională (IEC), respectiv Standardul nr. 61996. Totuși, în cazul VDR-urilor montate la bordul feriboturilor Ro-Ro și al navelor de pasageri de mare viteză înainte de 29 aprilie 1999, pot fi acordate scutiri de la respectarea anumitor cerințe. Scutirile respective și condițiile în care pot fi acordate acestea trebuie să fie în conformitate cu procedurile stabilite de ANR;

<sup>1)</sup> Regulamentul Consiliului nr. 3.051/95, publicat în Jurnalul Oficial nr. L 320 din 30 decembrie 1995, p. 0014-0024.

<sup>2)</sup> Directiva Consiliului nr. 94/57/CE din 22 noiembrie 1994 privind regulile și standardele comune pentru organizațiile de inspecție și supraveghere a navelor și pentru activitățile relevante ale administrațiilor maritime, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 319 din 12 decembrie 1994, p. 20, astfel cum a fost amendată.

e) respectă cerințele specifice de stabilitate adoptate la nivel regional și transpuse în legislația națională conform procedurii de notificare prevăzute prin Directiva Parlamentului European și a Consiliului 98/34/CE<sup>1)</sup> din 22 iunie 1998, care stabilește procedura pentru organizarea și realizarea schimbului de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, precum și al regulilor referitoare la serviciile societății informaționale, atunci când efectuează în această regiune un serviciu aflat sub incidența legislației naționale, cu condiția ca aceste cerințe să nu fie mai restrictive decât cele specificate în anexa la Rezoluția 14 — prescripții de stabilitate anexate acordului — a Conferinței SOLAS din 1995 și ca acestea să fi fost notificate secretarului general IMO conform procedurilor prevăzute la pct. 3 din această rezoluție.

(2) Prevederile alin. (1) lit. e) se aplică navelor de pasageri de mare viteză numai atunci când este cazul.

#### ARTICOLUL 5

##### Verificările inițiale efectuate la companii de către ANR

Înainte de a începe să opereze un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză, angajată să desfășoare un serviciu regulat sau care desfășoară deja un serviciu regulat, indiferent de pavilionul acesteia, ANR trebuie:

1. să verifice dacă acele companii care desfășoară sau intenționează să desfășoare servicii regulate cu feriboturi Ro-Ro ori cu nave de pasageri de mare viteză:

a) iau măsurile necesare pentru a asigura aplicarea cerințelor specifice stabilite în anexa nr. 1 și pentru a dovedi statelor gazdă implicate în servicii regulate respectarea dispozițiilor prezentului articol și ale art. 4;

b) agreează anticipat că statele gazdă și oricare alt stat profund interesat pot conduce, participa sau coopera în cazul oricărei investigații a unui accident ori incident maritim, în conformitate cu prevederile art. 12, și permit accesul acestora la informațiile obținute de la VDR-ul feribotului Ro-Ro sau al navei de pasageri de mare viteză implicate în accidentul ori incidentul respectiv;

2. să verifice dacă, în cazul feribotului Ro-Ro sau al navei de pasageri de mare viteză respective, care arborează alt pavilion decât cel român ori cel al unui stat membru, există acordul statului pavilionului respectiv privind angajamentul companiei de a respecta cerințele prezentului ordin.

#### ARTICOLUL 6

##### Inspecții specifice inițiale

(1) Înainte de a începe să opereze un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză, angajată să desfășoare un serviciu regulat ori care desfășoară deja un serviciu regulat, ANR trebuie să efectueze o inspecție specifică inițială, în conformitate cu anexele nr. 1 și 3, pentru a verifica dacă feriboturile Ro-Ro și navele de pasageri de mare viteză îndeplinesc în totalitate cerințele necesare pentru operarea în siguranță a unui serviciu regulat.

(2) În cazul în care prevederile alin. (1) se aplică înainte începerii operării, ANR va stabili o dată pentru inspecția specifică inițială, care să nu fie mai târziu de o lună de la primirea probelor necesare pentru finalizarea verificării în conformitate cu prevederile art. 4 și 5.

#### ARTICOLUL 7

##### Dispoziții speciale

(1) Când un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză urmează să fie angajată într-un alt serviciu regulat, ANR trebuie să țină cont de verificările și de

inspecțiile efectuate anterior la feribotul Ro-Ro ori la nava de pasageri de mare viteză respectivă pentru operarea unui serviciu regulat anterior, reglementat prin prezentul ordin. În cazul în care ANR constată că verificările și inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții de navigație, prevederile art. 4, 5 și 6 nu se aplică feribotului Ro-Ro sau navei de pasageri de mare viteză care începe să opereze în noul serviciu regulat.

(2) Prevederile art. 4, 5 și 6 nu sunt aplicabile atunci când un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză, care respectă dispozițiile prezentului ordin și operează deja un serviciu regulat aflat sub incidența prezentului ordin, începe să opereze un alt serviciu regulat pentru care:

a) caracteristicile rutei sunt recunoscute de ANR și de autoritățile competente ale statelor gazdă implicate ca fiind similare; și

b) există acordul ANR și al statelor gazdă că feribotul Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză îndeplinește toate cerințele pentru operarea în siguranță a aceluși serviciu.

La solicitarea unei companii, ANR poate confirma anticipat acordul său cu privire la faptul că o nouă rută are caracteristici similare.

(3) În cazul în care, ca urmare a unor împrejurări neprevăzute, trebuie să se introducă rapid un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză pentru a asigura continuitatea serviciului și prevederile alin. (1) și (2) nu sunt aplicabile, ANR poate permite feribotului Ro-Ro ori navei de pasageri de mare viteză să înceapă operarea, cu condiția ca:

a) o inspecție vizuală și verificarea documentelor să nu ridice probleme legate de îndeplinirea cerințelor necesare pentru operarea în siguranță a feribotului Ro-Ro sau navei de pasageri de mare viteză; și

b) ANR să finalizeze verificările și inspecțiile, conform art. 4, 5 și 6, în termen de o lună.

#### ARTICOLUL 8

##### Inspecții specifice regulate și alte inspecții

(1) ANR trebuie să efectueze o dată la 12 luni următoarele inspecții:

a) o inspecție specifică, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa nr. 3; și

b) o inspecție în timpul serviciului regulat, care să cuprindă suficiente cerințe prevăzute în anexele nr. 1, 3 și 4, pentru a verifica dacă feribotul Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză îndeplinește toate condițiile de operare în siguranță. O inspecție specifică inițială, desfășurată în conformitate cu prevederile art. 6, este considerată inspecție specifică în sensul prezentului articol.

(2) ANR trebuie să efectueze o inspecție specifică, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa nr. 3, de fiecare dată când feribotul Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză suferă reparații, modificări ori transformări majore sau dacă se schimbă managementul ori pavilionul navei sau aceasta trece în altă clasă. În cazul în care se schimbă managementul sau pavilionul navei ori aceasta trece în altă clasă, ANR poate să scutească feribotul Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză de inspecția specifică, conform prevederilor prezentului alineat, după ce ia în considerare verificările și inspecțiile efectuate anterior la feribotul Ro-Ro ori la nava de pasageri de mare viteză, cu condiția ca schimbarea respectivă sau transferul respectiv să nu afecteze operarea în siguranță a feribotului Ro-Ro ori a navei de pasageri de mare viteză.

<sup>1)</sup> Directiva Parlamentului European și a Consiliului 98/34/CE, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 204 din 21 iulie 1998, p. 37, astfel cum a fost amendată.

(3) Dacă inspecțiile prevăzute la alin. (1) confirmă sau dezvăluie deficiențe legate de respectarea prevederilor prezentului ordin, care să justifice interzicerea operării, toate costurile legate de inspecții vor fi suportate de companie.

#### ARTICOLUL 9

##### Notificare

ANR va informa prompt companiile, în scris, despre rezultatele verificărilor și inspecțiilor efectuate, conform art. 4, 5, 6 și 8.

#### ARTICOLUL 10

##### Interzicerea operării

(1) ANR va interzice operarea unui feribot Ro-Ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză într-un serviciu regulat:

a) dacă acesta sau aceasta nu respectă prevederile art. 4 și 5;

b) ori de câte ori se găsesc deficiențe în timpul inspecțiilor prevăzute la art. 6 și 8, care pun în pericol imediat siguranța feribotului Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză ori viața echipajului și a pasagerilor acesteia;

c) dacă se constată că nu sunt respectate prevederile actelor normative aplicabile, prevăzute în anexa nr. 2, și constituie un pericol imediat pentru siguranța feribotului Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză ori pentru viața echipajului și a pasagerilor acesteia;

d) ori de câte ori nu a fost consultată de către autoritățile competente ale statului pavilionului, în ceea ce privește respectarea prevederilor art. 13 alin. (1) sau (5).

Interzicerea operării va fi menținută până ce ANR constată că pericolul este eliminat și că sunt îndeplinite prevederile prezentului ordin.

ANR trebuie să informeze în scris compania cu privire la decizia de interzicere a operării feribotului Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză, expunând detaliat motivele.

(2) Dacă feribotul Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză operează deja un serviciu regulat și se descoperă deficiențe, ANR trebuie să solicite companiei să ia măsurile necesare pentru remedierea lor promptă ori într-o perioadă de timp bine definită și rezonabilă, cu condiția ca aceste deficiențe să nu prezinte un pericol imediat pentru siguranța feribotului Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză, a echipajului ori pasagerilor acesteia. După remedierea deficiențelor, ANR trebuie să verifice dacă aceste remedieri au fost realizate. În caz contrar, ANR trebuie să interzică operarea navelor respective.

(3) Compania are dreptul la contestație împotriva deciziei ANR de interzicere a operării. Dreptul la contestație se supune prevederilor legii privind contenciosul administrativ. Contestația nu suspendă decizia de interzicere a operării. ANR trebuie să informeze în timp util compania despre dreptul la contestație.

(4) În cazurile în care prevederile art. 4, 5 și 6 sunt aplicabile înainte ca feribotul Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză să înceapă operarea în serviciu regulat, o decizie de interzicere a operării navei trebuie luată de ANR în perioada de o lună de la inspecția specifică inițială și aceasta trebuie comunicată imediat companiei.

#### ARTICOLUL 11

##### Proceduri referitoare la inspecțiile specifice inițiale și regulate

(1) Feriboturile Ro-Ro și navele de pasageri de mare viteză care au fost supuse inspecțiilor specifice cu rezultate

satisfăcătoare pentru ANR sunt scutite de inspecțiile extinse impuse de prevederile art. 7 alin. (4) din Directiva 95/21/CE<sup>1)</sup> și de inspecțiile extinse bazate pe motive întemeiate justificate prin faptul că acestea aparțin categoriei de nave de pasageri la care se face referire în art. 7 alin. (1) și în partea A pct. 4 din anexa nr. 5 la aceeași directivă.

(2) Atunci când într-un serviciu regulat sunt implicate și alte state gazdă, ANR va coopera cu autoritățile competente din celelalte state gazdă pentru efectuarea unei inspecții specifice la un feribot Ro-Ro sau la o navă de pasageri de mare viteză. Inspecțiile specifice se efectuează de către o echipă compusă din inspectorii calificați ai ANR și ai celorlalte state gazdă. Dacă este necesară o evaluare calitativă a îndeplinirii dispozițiilor referitoare la clasă, în echipa de inspecție va fi inclus și un inspector dintr-o organizație recunoscută. Inspectorii vor raporta deficiențele administrațiilor statelor pavilionului din statele gazdă. O copie a raportului de inspecție va fi transmisă de către ANR administrației statului pavilionului, dacă statul respectiv nu este un stat gazdă implicat în inspecție.

(3) ANR poate efectua inspecții la solicitarea unui alt stat gazdă implicat.

(4) La cererea companiilor, ANR invită administrația statului pavilionului care nu este un stat gazdă să fie reprezentată în orice inspecție specifică, conform prevederilor prezentului ordin.

(5) În planificarea unei inspecții, în conformitate cu prevederile art. 6 și 8, ANR trebuie să acorde atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a feribotului Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză.

(6) Constatările inspecțiilor specifice sunt consemnate de ANR într-un raport; o copie a acestor rapoarte trebuie să se găsească permanent la bordul feribotului Ro-Ro sau al navei de pasageri de mare viteză.

(7) În cazul unui dezacord existent între ANR și autoritățile competente din statele gazdă cu privire la îndeplinirea cerințelor prevăzute la art. 4 și art. 5 alin. (1), ANR va informa imediat Comisia Europeană cu privire la motivele dezacordului.

#### ARTICOLUL 12

##### Investigarea accidentelor

(1) ANR trebuie să permită oricărui stat profund interesat să coopereze sau să conducă orice cercetare a accidentului ori a incidentului maritim în care este implicat un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză, în conformitate cu Codul pentru investigarea accidentelor maritime.

(2) Procedura de investigare trebuie începută de ANR după un accident sau incident maritim în care a fost implicat un feribot Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză, indiferent de pavilionul acesteia, atunci când accidentul maritim a survenit în:

a) apele naționale navigabile românești; sau

b) alte ape, care nu sunt ape naționale navigabile românești sau ale unui stat membru, dacă România este ultimul stat vizitat de navă.

(3) În situația prevăzută la alin. (2), ANR răspunde de investigație și de coordonarea altor state profund interesate până în momentul în care se stabilește, de comun acord, care va fi statul care va conduce investigația.

<sup>1)</sup> Directiva Consiliului nr. 95/21/CE din 19 iunie 1995 privind controlul statului portului din 7 iulie 1995, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 157, p. 1, astfel cum a fost amendată.

(4) ANR în cooperare cu autoritățile competente din statele membre care conduc, participă sau cooperează la investigațiile respective trebuie să garanteze definitivarea cercetărilor în modul cel mai eficient și în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu prevederile Codului pentru investigarea accidentelor maritime.

(5) ANR în cooperare cu autoritățile competente din statele membre trebuie să garanteze că rapoartele rezultate din investigarea respectivă sunt făcute publice în conformitate cu pct. 12.3 din Codul pentru investigarea accidentelor maritime și sunt comunicate Comisiei Europene.

#### ARTICOLUL 13

##### Măsuri însoțitoare

(1) În cazul în care ANR emite, respectiv recunoaște un certificat de scutire, trebuie să colaboreze cu autoritatea competentă a statului gazdă implicat, respectiv cu administrația statului pavilionului, pentru a rezolva orice dezacord privind oportunitatea scutirilor înaintea inspecției specifice inițiale.

(2) ANR trebuie să adopte măsurile necesare pentru ca sistemul pentru dirijarea navigației, precum și alte sisteme informative în conformitate cu Rezoluția Adunării IMO A.795(19) să fie permanent în funcțiune pentru a asista feriboturile Ro-Ro și navele de pasageri de mare viteză în operarea în siguranță a serviciilor regulate sau a acelei părți a serviciilor regulate, pentru care ANR poartă responsabilitatea.

(3) ANR va transmite Comisiei Europene copii ale rapoartelor de inspecție prevăzute la art. 11 alin. (6), cu numărul de identificare, dacă este cazul.

(4) ANR trebuie să se asigure că acele companii care operează feriboturile Ro-Ro ori nave de pasageri de mare viteză în servicii regulate spre sau dinspre un port românesc sunt capabile să mențină și să implementeze un sistem integrat de planificare a situațiilor neprevăzute, în cazul avariilor la bordul navei, în conformitate cu prevederile Rezoluției Adunării IMO A.852(20) privind liniile directoare pentru o structură a unui sistem integrat de contingență. ANR în cooperare cu autoritățile competente din celelalte state gazdă, care sunt implicate într-un serviciu regulat, stabilesc de comun acord un plan pentru rute diferite.

(5) În cazul în care o navă de pasageri de mare viteză urmează să efectueze un serviciu regulat spre sau dinspre un port românesc, ANR trebuie să coopereze cu administrația statului pavilionului navei ca în timpul evaluării respectivei nave, pentru emiterea permisului de operare ca navă de pasageri de mare viteză în conformitate cu pct. 1.9.3 din Codul pentru navele de mare viteză, să se țină cont de restricțiile din porturile românești privind protejarea vieții, a resurselor naturale și a activităților de coastă și să se ia măsuri pentru a asigura punerea în aplicare a acestor restricții.

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,

**Gheorghe Dobre**

București, 17 martie 2006.

Nr. 389.

#### ARTICOLUL 14

##### Cooperarea între statele gazdă

ANR trebuie să stabilească o legătură permanentă cu autoritățile competente din celelalte state gazdă implicate în același serviciu regulat la aplicarea prevederilor prezentului ordin.

#### ARTICOLUL 15

##### Măsuri de susținere

ANR va informa statele terțe, care au fie responsabilitățile statului pavilionului, fie responsabilități similare cu cele ale unui stat gazdă în cazul feriboturilor Ro-Ro sau navelor de pasageri de mare viteză care intră sub incidența prezentului ordin și care operează între un port românesc și un port al unui stat terț, asupra cerințelor impuse de prezentul ordin oricărei companii care asigură un serviciu regulat spre sau dinspre un port românesc.

#### ARTICOLUL 16

##### Sancțiuni

Contravențiile la prevederile prezentului ordin se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.

#### ARTICOLUL 17

ANR va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

#### ARTICOLUL 18

Prezentul ordin transpune Directiva Consiliului nr. 1999/35/CE din 29 aprilie 1999 privind sistemul de inspecții obligatorii la navele de tip feribot Ro-Ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE) nr. L 138 din 1 iunie 1999, p. 0001-0019, precum și prevederile Directivei Parlamentului European și a Consiliului nr. 2002/84/CE din 5 noiembrie 2002, care amendează directivele privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave, publicată în JOCE nr. L 324 din 29 noiembrie 2002, p. 0053-0058.

#### ARTICOLUL 19

Anexele nr. 1—5 fac parte integrantă din prezentul ordin.

#### ARTICOLUL 20

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

#### ARTICOLUL 21

La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003 pentru aprobarea Sistemului de inspecții obligatorii pentru operarea în siguranță a navelor de tip Ro-Ro ferry care transportă și pasageri, precum și a navelor de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 264 din 16 aprilie 2003.

*ANEXA Nr. 1*

#### CERINȚE SPECIFICE

##### care trebuie să fie îndeplinite de către companii

[prevăzute la art. 5 alin. (1) și la art. 6 și 8 din ordin]

Companiile trebuie să se asigure că la bordul feriboturilor Ro-Ro și al navelor de pasageri de mare viteză:

1. comandantul deține, înainte ca nava să plece în voiaj, informațiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coastă pentru dirijarea navigației, precum și

alte sisteme de informații care să îl sprijine în manevrarea în condiții de siguranță pe perioada voiajului și folosește în navigație aceste sisteme de informații stabilite de statele gazdă;

2. sunt respectate prevederile relevante ale alin. 2—6 din MSC/Circulara 699 privind liniile directoare revizuite pentru transportul în siguranță al pasagerilor;

3. tabelul cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc ușor accesibil și conține:

a) programul de serviciu pe mare și serviciu în port; și  
b) numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihnă necesare pentru ofițerii de cart;

4. comandantul nu este împiedicat să ia orice decizie pe care o consideră necesară din punct de vedere profesional pentru navigarea și operarea în siguranță a navelor, în special în condiții meteorologice grele și mare foarte agitată;

5. comandantul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației;

6. orice defecțiune la sau deformare permanentă a porților de operare și la bordajul metalic exterior, care poate afecta integritatea feribotului Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză, precum și orice deficiențe în sistemele de comandă și control pentru închiderea acestor porți sunt aduse prompt la cunoștință atât administrației statului pavilionului, cât și statului gazdă și sunt reparate prompt;

7. se poate procura un orar actualizat al curselor înainte plecării în cursă a feribotului Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză. La elaborarea orarului curselor trebuie să se țină seama de liniile directoare privind planificarea voiajurilor stabilite de IMO prin Rezoluția Adunării A.893(21);

8. sunt aduse la cunoștință pasagerilor informații generale referitoare la asistența pentru persoanele în vârstă și a celor cu handicap aflate la bord și care pot fi procurate în formate potrivite și pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

*ANEXA Nr. 2*

#### LISTA

##### actelor normative aplicabile

[prevăzută la art. 10 alin. (1) lit. c) din ordin]

1. Directiva Consiliului nr. 93/75/CEE din 13 septembrie 1993 privind cerințele minime pentru navele care intră sau ies în/din porturile Comunității și care transportă mărfuri periculoase sau poluante (publicată în Jurnalul Oficial nr. L 247 din 5 octombrie 1993, p. 19). Directiva, astfel cum a fost amendată inclusiv prin Directiva Comisiei nr. 98/74/EC (publicată în Jurnalul Oficial nr. L 276 din 13 octombrie 1998, p. 7);

2. Directiva Consiliului nr. 94/58/CE din 22 noiembrie 1994 privind nivelul minim de instruire al personalului navigant (publicată în Jurnalul Oficial nr. L 319 din

12 decembrie 1994, p. 28). Directiva, astfel cum a fost amendată inclusiv prin Directiva nr. 98/35/CE (publicată în Jurnalul Oficial nr. L 172 din 17 iunie 1998, p. 1), când este cazul;

3. Regulamentul Consiliului (CE) nr. 3.051/95 din 8 decembrie 1995 privind managementul siguranței navelor de tip feribot Ro-Ro (publicat în Jurnalul Oficial nr. L 320 din 30 decembrie 1995, p. 14). Regulamentul, astfel cum a fost amendat prin Regulamentul Comisiei (CE) nr. 179/98 (publicat în Jurnalul Oficial nr. L 19 din 24 ianuarie 1998, p. 35)

*ANEXA Nr. 3*

#### PROCEDURI PENTRU INSPECȚIILE SPECIFICE

[prevăzute la art. 6 și 8 din ordin]

1. Prin inspecțiile specifice trebuie să se asigure faptul că cerințele statutare, în special pentru construcție, compartimentare și stabilitate, mașini și instalații electrice, încărcare, protecție contra incendiilor, numărul maxim de pasageri, mijloace de salvare a vieții și transportul mărfurilor periculoase, radiocomunicații și navigație, sunt îndeplinite în totalitate și corespund scopului și că includ, după caz, cel puțin următoarele:

- pornirea generatorului de avarie;
- inspecția iluminatului de avarie;
- inspecția sursei de alimentare de avarie pentru stațiile radio;
- încărcarea instalației de radioficare;
- rolul de incendiu, care să includă o demonstrație de folosire a echipamentului pentru pompieri;
- punerea în funcțiune a pompei de incendiu de avarie cu două furtunuri de incendiu conectate la conducta principală de stins incendiu;
- testarea închiderii de la distanță a alimentării cu combustibil la caldarine, motoarele principale și auxiliare și a obturatoarelor de la ventilatoare;
- testarea comenzilor de la distanță și locale privind închiderea obturatoarelor;
- testarea detectorului de incendiu și a sistemului de alarmă;
- testarea închiderii corespunzătoare a porților etanșe;
- funcționarea pompelor de santină;

l) închiderea ușilor porților etanșe atât prin comandă locală, cât și de la distanță;

m) o demonstrație care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate al navei;

n) coborârea a cel puțin unei bărci de salvare de urgență și a unei bărci de salvare la apă, pornirea și verificarea sistemului lor de propulsie și de guvernare, recuperarea lor din apă și arimarea lor în poziția normală de la bord;

o) verificarea inventarului bărcilor de salvare și al plutelor de salvare;

p) testarea instalației de guvernare a navei și a sistemului auxiliar de guvernare.

2. Inspecțiile specifice trebuie să includă verificarea sistemului de întreținere planificată de la bord.

3. Inspecțiile specifice trebuie să se concentreze asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranță, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigație a navei și operațiunile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței acestora. Trebuie să se verifice abilitatea navigatorilor de a înțelege sau, după caz, de a da ordine și instrucțiuni și de a raporta într-un limbaj comun de lucru, așa cum sunt înscrise în jurnalul de bord. Se va verifica evidența documentelor care atestă că membrii echipajului

au urmat cu succes o pregătire specială, în mod deosebit cele referitoare la:

- a) cursuri în managementul aglomerării mulțimilor;
- b) cursuri de familiarizare;
- c) cursuri de pregătire pentru personalul implicat direct în acordarea asistenței pasagerilor în spațiile destinate acestora, în special pasagerilor în vârstă și celor infirmi; și
- d) cursuri de management al comportamentului uman în situații de criză.

Inspekția specifică trebuie să includă o evaluare pentru a se stabili dacă nu cumva programul de lucru și de

odihnă nu provoacă o oboseală nejustificată, în special în rândul personalului de cart.

4. Brevetele membrilor echipajului emise de statele terțe vor fi recunoscute numai când acestea sunt în conformitate cu Regula I/10 din Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 1978), astfel cum a fost amendată, la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992.

*ANEXA Nr. 4*

#### LINII DIRECTOARE

### pentru inspectorii calificați când efectuează inspecții neplanificate în timpul unui serviciu regulat

[prevăzute la art. 8 alin. (1) din ordin]

#### 1. Informații cu privire la pasageri

Se verifică:

a) faptul că numărul de pasageri îmbarcați la bordul navelor nu este mai mare decât numărul de pasageri pentru care este certificat feribotul Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză;

b) dacă sistemul de înregistrare a informațiilor referitoare la pasageri este efectiv implementat și este în conformitate cu prevederile aplicabile;

c) modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dublă, fără a debarca, sunt incluși în numărul total la cursa de întoarcere.

#### 2. Informații cu privire la încărcare și stabilitate

Se verifică:

a) acolo unde este cazul, dacă sunt instalate indicatoare de pescaj sigure și dacă acestea sunt utilizate;

b) dacă se iau măsuri pentru a se asigura că nava nu este supraîncărcată și că linia de încărcare maximă de compartimentare nu se află sub nivelul apei;

c) dacă determinarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător;

d) dacă vehiculele cu mărfuri și alte încărcături se cântăresc unde trebuie și cifrele privind greutatea sunt transmise navei pentru a fi utilizate la determinarea încărcării și stabilității;

e) dacă planurile pentru controlul avariilor sunt expuse în permanență și dacă sunt prevăzute broșuri cu informații despre controlul avariilor pentru ofițerii de pe navă.

#### 3. Securitatea pe mare

Se verifică:

a) procedura prin care se garantează că nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga, înainte să părăsească dana, care ar trebui să includă o procedură de raportare pozitivă privind faptul că toate porțile de operare laterală etanșe la apă și intemperii sunt închise;

b) dacă toate porțile punților cu vehicule sunt închise înainte ca nava să părăsească dana sau rămân deschise doar atât timp cât să permită închiderea vizorului provei;

c) dacă sistemele de închidere a porților de la provă, pupă și laterale sunt dotate cu indicatoare luminoase și supraveghere TV, care să indice situația acestora pe puntea de comandă. Orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți, trebuie să fie verificate și raportate.

#### 4. Anunțurile pentru măsuri de siguranță

Se verifică:

a) forma anunțurilor curente privind măsuri de protecție și afișarea instrucțiunilor și a traseelor în cazul procedurilor de urgență în limba/limbile corespunzătoare;

b) dacă anunțurile traseelor de siguranță sunt efectuate la începutul voiajului și pot fi auzite în toate spațiile publice, inclusiv pe punțile deschise, la care pasagerii au acces.

#### 5. Înregistrările în jurnalul de bord

Se verifică:

a) jurnalul de bord, pentru a se asigura că s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porților de la provă, pupă și a altor porți etanșe la apă și la intemperii, testarea porților de la compartimentele etanșe la apă și a instalației de guvernare etc.;

b) dacă se înregistrează pescajele, bordul liber și stabilitatea, precum și limba de lucru comună pentru echipaj.

#### 6. Mărfuri periculoase

Se verifică:

a) dacă orice încărcătură de mărfuri periculoase sau poluante este transportată în conformitate cu legislația relevantă, în special dacă există o declarație privind mărfurile periculoase sau poluante, împreună cu un cargomanifest ori un cargoplan, care să indice localizarea acestora la bord;

b) dacă orice marfă periculoasă sau poluantă este permis să fie transportată pe nave de pasageri și dacă mărfurile periculoase și poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate și separate;

c) dacă vehiculele care transportă mărfurile periculoase și poluante sunt placate și asigurate;

d) dacă, atunci când se transportă mărfuri periculoase și poluante, există la țărm o copie a cargomanifestului sau a cargoplanului;

e) dacă comandantul este avertizat cu privire la cerințele privind raportarea incidentelor în care sunt implicate nave maritime care transportă mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini (Directiva 93/75/CEE) și toate instrucțiunile privind procedurile de urgență ce trebuie urmate și cele de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini;

f) dacă dispozitivele de ventilație a punților pentru vehicule funcționează tot timpul, dacă funcționează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților pentru vehicule este în funcțiune.

#### 7. Fixarea vehiculelor de marfă

Se verifică:

a) modul în care sunt fixate vehiculele de marfă, de exemplu dacă sunt arimate în bloc sau sunt legate individual;

b) dacă sunt disponibile puncte de fixare suficient de puternice;

c) dacă există sisteme de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează vreme rea;

d) dacă există metode pentru fixarea autocarelor sau motocicletelor;

e) dacă nava posedă un manual pentru fixarea încărcăturii.

#### 8. Punțile pentru vehicule

Se verifică:

a) dacă spațiile pentru încărcătură de categorie specială și Ro-Ro sunt patrulate și supravegheate continuu printr-un sistem de supraveghere TV, astfel încât să se poată observa deplasarea vehiculelor în caz de vreme nefavorabilă și intrarea neautorizată a pasagerilor;

b) dacă porțile de evacuare în caz de incendiu și intrările se mențin închise și dacă sunt afișate anunțuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punțile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare.

#### 9. Închiderea porților etanșe la apă

Se verifică:

a) dacă este respectată politica stabilită în instrucțiunile de funcționare a navei pentru porțile etanșe la apă;

b) dacă se efectuează instruirile necesare;

c) dacă controlul porților etanșe la apă, de pe comanda de navigație, este menținut, când este posibil, pe controlul „local“;

d) dacă porțile sunt ținute închise în caz de vizibilitate redusă și orice situație primejdioasă;

e) dacă echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porților și cunosc pericolele utilizării greșite a acestora.

#### 10. Patrurilele contra incendiilor

Trebuie să fie confirmat că se menține o patrulare eficientă, astfel încât să se poată detecta imediat orice izbucnire de foc. Aceasta trebuie să includă spațiile speciale care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a focului și de alarmă, consemnând că aceste spații pot fi patrulate conform celor prevăzute la pct. 8.

#### 11. Comunicațiile în caz de avarie

Se verifică dacă există suficienți membri ai echipajului, conform listei de responsabilități, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă aceștia pot fi identificați repede și pot să comunice cu pasagerii în caz de avarie, luând în considerare o combinație corespunzătoare și adecvată de oricare dintre următorii factori:

a) limba sau limbile corespunzătoare principalelor naționalități de pasageri transportați pe o anumită rută;

b) probabilitatea ca o abilitate în folosirea vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucțiunile de bază să poată oferi un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de ajutor, indiferent dacă pasagerul și membrii echipajului folosesc o limbă comună sau nu;

c) necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu, atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționarea asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieților omenești ori a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă);

d) măsura în care le sunt oferite pasagerilor instrucțiuni complete de protecție în limba sau în limbile maternă/materne a/ale acestora;

e) limbile în care pot fi difuzate anunțurile prin radio în timpul unei avarii sau exercițiu, pentru a transmite o orientare esențială pasagerilor și a facilita sprijinul acordat pasagerilor de către membrii echipajului.

#### 12. Limba de lucru comună între membrii echipajului

Se verifică dacă s-a stabilit o limbă de lucru pentru a asigura o reacție eficientă a echipajului în probleme de siguranță și dacă această limbă de lucru este trecută în jurnalul de bord al navei.

#### 13. Echipamentul de protecție

Se verifică:

a) dacă echipamentul de salvare și de combatere a incendiilor, incluzând ușile contra incendiului și alte articole de protecție structurală contra incendiilor, care pot fi repede inspectate, sunt întreținute corespunzător;

b) dacă sunt expuse în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt prevăzute broșuri cu informații echivalente pentru informarea ofițerilor navei;

c) dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător și dacă stocul de veste de salvare pentru copii se poate identifica repede;

d) dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acționarea dispozitivelor de localizare a incendiilor, întrerupătoarelor de urgență, dispozitivelor de control pentru clapetele de furtună etc., care se pot afla pe punțile cu vehicule.

#### 14. Echipamentul de navigație și radio

Se verifică dacă echipamentul de navigație și de comunicații radio, incluzând radiofarurile (EPIRBs) pentru localizarea avariilor, sunt operaționale.

#### 15. Indicatoarele luminoase suplimentare pentru avarii

Se verifică dacă sunt prevăzute indicatoare luminoase suplimentare pentru avarii, conform regulamentelor, și dacă se ține o evidență a deficiențelor.

#### 16. Mijloacele de salvare

Se verifică:

a) dacă marcajul mijloacelor de salvare este în concordanță cu cerințele aplicabile și dacă indicatoarele luminoase sunt alimentate atât de la generatorul principal, cât și de la cel de avarie;

b) dacă s-au luat măsuri pentru ca vehiculele să nu încurce căile de salvare, în cazul în care căile de salvare traversează sau trec pe punțile pentru vehicule;

c) dacă ieșirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care au fost găsite blocate de mărfuri în exces, sunt menținute libere.

#### 17. Registrul de operații

Se verifică dacă există copii ale registrului de operații pentru comandant și pentru fiecare ofițer de grad superior și dacă există copii disponibile pentru toți membrii echipajului. De asemenea, se verifică dacă există liste de verificare care să cuprindă pregătirea pentru mare și alte operații.

#### 18. Curățenia în compartimentul mașinilor

Se verifică dacă în compartimentul mașinilor este păstrată curățenia legată de procedurile de întreținere.

#### 19. Evacuarea gunoiului

Se verifică dacă amenajările pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare.

#### 20. Planificarea întreținerii

Se verifică:

a) dacă toate companiile au prevăzute cerințe specifice pentru întreținerea planificată a tuturor elementelor privind siguranța, incluzând ușile de la prova și pupa și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașinilor și a echipamentului de protecție;

b) dacă există planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât normele de siguranță să fie menținute la cel mai înalt nivel;

c) dacă există proceduri pentru evidența deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de pe uscat din structura administrației companiei să aibă cunoștință despre deficiențe și să fie înștiințate despre rectificarea acestora într-un timp determinat;

d) dacă verificările periodice ale sistemelor de comandă și control pentru închiderea porților interioare și exterioare de la prova includ indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe

punte din spațiile dintre vizorul probei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și sistemele hidraulice ale acestora.

#### 21. Efectuarea unui voiaj

Atunci când se efectuează un voiaj trebuie să se profite de ocazie pentru a se verifica supraaglomerarea, inclusiv

disponibilitatea locurilor și blocarea culoarelor, scărilor și evacuărilor, în caz de avarii, cu bagaje și pasageri care nu își găsesc locurile. De asemenea, trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule înainte ieșirii navei în larg și să se asigure că aceștia nu revin decât după acostarea navei.

ANEXA Nr. 5

### CRITERII

#### privind calificarea și independența pentru inspectorii calificați

[prevăzute la art. 2 lit. j) din ordin]

1. Inspectorul calificat trebuie să fie autorizat de ANR sau de autoritatea competentă a statului membru să efectueze inspecțiile speciale prevăzute la art. 6.

#### 2. Fie:

— inspectorul calificat trebuie să aibă minimum un an vechime în serviciul ANR sau al autorității competente a unui stat membru ca inspector al statului pavilionului care efectuează inspecții și certificare în conformitate cu Convenția SOLAS 1974;

— și să fie posesorul:

a) unui brevet de comandant, care îi dă dreptul să preia comanda unei nave cu un tonaj brut de 1.600 sau mai mare (a se vedea STCW, Regula II/2); sau

b) unui brevet de șef mecanic care să îi dea dreptul să dețină funcția la bordul unei nave al cărei motor principal are o putere mai mare sau egală cu 3.000 kW (a se vedea STCW, Regula III/2); sau

c) unei diplome de arhitect naval, inginer mecanic sau de inginer în domeniul maritim obținută în România sau într-un stat membru și să fi lucrat cel puțin 5 ani în una dintre aceste funcții;

— inspectorii calificați menționați la lit. a) și b) trebuie să aibă o experiență pe mare de cel puțin 5 ani ca ofițer de punte sau șef mecanic;

sau:

— inspectorul calificat trebuie să fie deținătorul unei diplome universitare de profil sau să fi urmat o formă de învățământ echivalentă în România sau într-un stat membru; și

— să fi fost instruit și calificat ca inspector în domeniul siguranței navei din România sau dintr-un stat membru; și

— să fi lucrat cel puțin 2 ani la ANR sau la o autoritate competentă a unui stat membru ca inspector al statului pavilionului care efectuează inspecția și certificarea în conformitate cu Convenția SOLAS 1974.

3. Inspectorii calificați trebuie să aibă capacitatea de a comunica verbal și în scris cu personalul navigant în limba folosită în mod uzual pe mare.

4. Inspectorii calificați trebuie să aibă cunoștințe corespunzătoare despre prevederile Convenției SOLAS 1974 și procedurile corespunzătoare din prezentul ordin.

5. Inspectorii calificați care efectuează inspecții specifice nu trebuie să aibă vreun interes comercial în compania respectivă sau în orice altă companie care operează un serviciu regulat efectuat spre sau dinspre statul gazdă implicat, nici la feribotul Ro-Ro sau la nava de pasageri de mare viteză inspectată și nici nu trebuie să fie angajați de organizații nonguvernamentale și să nu desfășoare activități în numele organizațiilor nonguvernamentale care efectuează inspecții statutare sau inspecții de clasificare ori care eliberează certificate pentru feriboturile Ro-Ro sau pentru navele de pasageri de mare viteză.

6. Inspectorii care nu îndeplinesc criteriile de mai sus sunt, de asemenea, acceptați dacă au mai fost angajați de ANR sau de autoritatea competentă a statului membru pentru efectuarea inspecțiilor statutare ori a inspecțiilor PSC la data adoptării Directivei 95/21/CE.

---



---

#### EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

---

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.U.I. 427282; Atribut fiscal R, IBAN: RO75RNCB5101000000120001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București (alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1, bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 114982