



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 178 (XXII) — Nr. 663

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 28 septembrie 2010

### SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
877.	— Hotărâre privind interoperabilitatea sistemului feroviar .....	2–18
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
211.	— Ordin al ministrului administrației și internelor pentru aprobarea Dispozițiilor generale de apărare împotriva incendiilor la ateliere și spații de întreținere și reparații....	19–31
675.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru publicarea acceptării Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.267(85) a Comitetului Securității Maritime din 4 decembrie 2008	32

# HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### HOTĂRĂRE privind interoperabilitatea sistemului feroviar

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

#### CAPITOLUL I Dispoziții generale

##### ARTICOLUL 1

###### Obiectivul și domeniul de aplicare

(1) Prezenta hotărâre stabilește condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Uniunii Europene într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările ulterioare. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și la calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.

(2) Urmărirea acestui obiectiv trebuie să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită:

a) facilitarea, perfecționarea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional în cadrul Uniunii Europene și cu țări terțe;

b) contribuția la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, îmbunătățirea și exploatarea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

c) contribuția la interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană.

(3) Prezenta hotărâre nu se aplică pentru:

a) metrouri, tramvaie și alte sisteme feroviare ușoare;

b) rețelele care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatarea de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și operatorilor de transport feroviar care operează exclusiv pe aceste rețele;

c) infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură și exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport;

d) infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.

(4) Domeniul de aplicare a specificației tehnice de interoperabilitate (STI) se extinde treptat, în conformitate cu art. 8 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), la întregul sistem feroviar, inclusiv accesul pe calea ferată la terminale și principalele instalații portuare care deservesc sau pot deservi mai mulți utilizatori, fără a aduce atingere derogărilor de la aplicarea STI prevăzute la art. 9.

##### ARTICOLUL 2

###### Definiții

În înțelesul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *sistemul feroviar transeuropean* — sistemul feroviar convențional și cel de mare viteză, prevăzute la pct. 1 și, respectiv, la pct. 2 din anexa nr. 1;

b) *interoperabilitate* — capacitatea sistemului feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță pentru aceste linii. Această capacitate depinde de toate condițiile tehnice, operaționale și de reglementare care trebuie îndeplinite pentru a respecta cerințele esențiale;

c) *vehicul* — un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau părți ale acestor subsisteme;

d) *rețea* — liniile, stațiile, terminalele și orice echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatarea continuă și în condiții de siguranță a sistemului feroviar;

e) *subsisteme* — rezultatul împărțirii sistemului feroviar prevăzut în anexa nr. 2. Aceste subsisteme, pentru care trebuie formulate cerințele esențiale, pot fi structurale sau funcționale;

f) *constituenți de interoperabilitate* — orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat ori care se intenționează a fi încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar. Noțiunea „constituent” acoperă atât obiectele corporale, cât și pe cele necorporale, precum programele de calculator;

g) *cerințe esențiale* — toate condițiile precizate în anexa nr. 3, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și constituenții de interoperabilitate, inclusiv interfețele;

h) *specificație europeană* — o specificație tehnică comună, un acord tehnic european sau un standard național care transpune un standard european, definit în anexa XXI la Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale;

i) *specificație tehnică de interoperabilitate (STI)* — o specificație adoptată în conformitate cu prezenta hotărâre, pe care trebuie să o respecte fiecare subsistem sau parte de subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar;

j) *organisme notificate* — organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a constituenților de interoperabilitate ori pentru evaluarea procedurii de verificare „CE” a subsistemelor;

k) *parametri de bază* — orice condiție tehnică, operațională sau de reglementare care este esențială pentru interoperabilitate și care este specificată în STI aplicabile;

l) *caz special* — orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în STI, temporare sau definitive, ca urmare a constrângerilor geografice, topografice ori de mediu urban sau de coerență în raport cu sistemul existent. Pot fi incluse, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Uniunii Europene, gabaritul, ecartamentul sau entraxa liniilor de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale ori istorice, precum și vehiculele provenite din țări terțe sau destinate acestora;

m) *modernizare* — orice lucrare de modificare majoră a unui subsistem sau a unei părți a subsistemului care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;

n) *reînnoire* — orice lucrare majoră de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a subsistemului care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;

o) *sistem feroviar existent* — structura compusă din liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar existent și vehiculele, de toate categoriile și originile, care se deplasează pe această infrastructură;

p) *înlocuire în cadrul întreținerii* — orice înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice în cadrul întreținerii preventive sau de remediere;

q) *punere în funcțiune* — toate operațiunile prin care un subsistem sau un vehicul este adus în starea de funcționare nominală;

r) *parte contractantă* — orice entitate, publică ori privată, care comandă proiectarea și/sau construirea ori reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Entitatea în cauză poate fi un operator de transport feroviar, un administrator de infrastructură sau un deținător ori concesionarul responsabil pentru desfășurarea unui proiect;

s) *deținător* — persoana sau entitatea care exploatează un vehicul ca mijloc de transport, fie că este proprietarul unui vehicul, fie că are dreptul de a-l utiliza, și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor (RNV) menționat la art. 30;

ș) *proiect într-un stadiu avansat de dezvoltare* — orice proiect al cărui stadiu de planificare/construcție a atins un punct în care o schimbare în specificațiile tehnice ar fi inacceptabilă. Un astfel de impediment poate fi de natură juridică, contractuală, economică, financiară, socială sau de mediu și trebuie justificat în mod corespunzător;

t) *standard armonizat* — orice standard european adoptat de unul dintre organismele europene de standardizare menționate în anexa I la Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice și a normelor privind serviciile în societatea informațională în legătură cu un mandat din partea Comisiei elaborat în conformitate cu procedura la care se face trimitere în art. 6 alin. (3) din respectiva directivă și care, separat sau împreună cu alte standarde, furnizează o soluție privind conformitatea cu o prevedere legală;

ț) *autoritate națională de siguranță* — o autoritate de siguranță, astfel cum este definită la art. 3 lit. g) din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare;

u) *tip* — un tip de vehicul care definește caracteristicile de proiectare de bază ale vehiculului care fac obiectul unui singur certificat de omologare descris în modulul B din Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele diverselor faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE, care sunt propuse spre a fi utilizate în cadrul directivelor de armonizare tehnică;

v) *serii* — un număr de vehicule identice aparținând unui singur tip de proiect;

w) *agenție* — Agenția Feroviară Europeană, înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția);

x) *entitate responsabilă de întreținere* — entitatea care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV.

### ARTICOLUL 3

#### Compatibilitate generală

(1) Prezenta hotărâre are ca obiect dispozițiile care privesc, pentru fiecare subsistem, constituenții de interoperabilitate, interfețele și procedurile, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar, necesare pentru realizarea interoperabilității sale.

(2) Cu toate acestea, în cazul constituenților de interoperabilitate, incluzând interfețele, concordanța cu cerințele esențiale ale acestei hotărâri poate necesita utilizarea unor specificații europene individuale, elaborate în acest scop.

### ARTICOLUL 4

#### Cerințe esențiale

(1) Sistemul feroviar, subsistemele și constituenții de interoperabilitate, inclusiv interfețele, respectă cerințele esențiale aplicabile.

(2) Specificațiile tehnice suplimentare prevăzute la art. 34 din Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului, necesare pentru a completa specificațiile europene sau alte standarde care se aplică la nivelul Uniunii Europene, nu trebuie să contravină cerințelor esențiale.

### CAPITOLUL II

#### Specificații tehnice de interoperabilitate

### ARTICOLUL 5

#### Conținutul STI

(1) Fiecare subsistem intră sub incidența unei STI. După caz, un subsistem poate intra sub incidența mai multor STI, iar sub incidența unei STI pot intra mai multe subsisteme.

(2) Subsistemele trebuie să corespundă cu STI în vigoare la data punerii lor în funcțiune, a modernizării sau a reînnoirii lor, în conformitate cu prezenta hotărâre; această concordanță este menținută în permanență pe durata utilizării subsistemului.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii poate să aprobe sau să propună spre aprobare, după caz, acte normative referitoare la utilizarea infrastructurilor pentru deplasarea vehiculelor care nu intră sub incidența STI.

### ARTICOLUL 6

#### Adoptarea, revizuirea și publicarea STI

(1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii participă la evaluarea soluțiilor tehnice aferente elaborării, adoptării și revizuirii STI prin furnizarea datelor solicitate, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

(2) STI se adoptă și se revizuiesc de către Comisia Europeană și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

### ARTICOLUL 7

#### Deficiențe ale STI

Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta nu îndeplinește în totalitate cerințele esențiale, se aplică procedurile prevăzute la art. 7 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

### ARTICOLUL 8

#### Extinderea domeniului de aplicare a STI

(1) Până la intrarea în vigoare a extinderii domeniului de aplicare a STI la întreaga rețea feroviară:

a) autorizațiile de punere în funcțiune a subsistemelor de vehicule și control-comandă și semnalizare la bord, a căror utilizare este prevăzută cel puțin parțial pe partea de rețea care

nu este încă cuprinsă în domeniul de aplicare al STI, pentru partea respectivă a rețelei și a subsistemelor de infrastructură, energie și control-comandă și semnalizare pe calea ferată pe acele părți de rețea care nu sunt încă cuprinse în domeniul de aplicare al STI se acordă în conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare, sau, după caz, ale art. 17 din prezenta hotărâre;

b) autorizațiile de punere în funcțiune a vehiculelor a căror utilizare este prevăzută uneori pe partea de rețea care nu este încă cuprinsă în domeniul de aplicare al STI, pentru partea respectivă a rețelei se acordă în conformitate cu prevederile art. 21—27 și cu prevederile art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare, sau, după caz, ale art. 17 alin. (3) din prezenta hotărâre.

(2) STI noi sau revizuite, adoptate în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (2) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, pot să nu fie aplicate în cazul proiectelor aflate într-un stadiu avansat de elaborare sau care fac obiectul unui contract în curs de derulare în momentul publicării grupului de STI relevante.

#### ARTICOLUL 9

##### Derogări

(1) În absența unor cazuri specifice relevante, se poate excepta de la aplicarea uneia sau a mai multor STI în conformitate cu prezentul articol, în următoarele cazuri:

a) pentru un proiect de subsistem nou, pentru reînnoirea ori modernizarea unui sistem existent sau pentru orice element prevăzut la art. 1 alin. (1) care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau care face obiectul unui contract în curs de executare atunci când se publică aceste STI;

b) pentru orice proiect de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent, în cazul în care gabaritul de încărcare, ecartamentul, spațiul dintre liniile de cale ferată sau tensiunea de alimentare a liniilor electrificate prevăzute în aceste STI nu sunt compatibile cu cele ale subsistemului existent;

c) pentru un proiect de subsistem nou, de reînnoire sau modernizare a unui subsistem existent, în cazul în care rețeaua feroviară este separată ori izolată de mare sau separată ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Uniunii Europene;

d) pentru orice reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent, în cazul în care aplicarea acestor STI ar compromite viabilitatea economică a proiectului și/sau compatibilitatea sistemului feroviar;

e) în cazul în care, în urma unui accident sau a unui dezastru natural, condițiile pentru refacerea rapidă a rețelei feroviare nu permit, din punct de vedere economic ori tehnic, aplicarea parțială sau totală a STI relevante;

f) pentru vehiculele care circulă spre/dinspre țări terțe în care ecartamentul liniilor de cale ferată diferă de ecartamentul rețelei feroviare principale din Uniunea Europeană.

(2) În toate cazurile menționate la alin. (1), Ministerul Transporturilor și Infrastructurii transmite Comisiei Europene un dosar cuprinzând informațiile prevăzute în anexa nr. 9.

(3) În cazul menționat la alin. (1) lit. a), în termen de un an de la data intrării în vigoare a fiecărei STI, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii transmite Comisiei Europene o listă de proiecte care se desfășoară pe teritoriul României și se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.

(4) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a), c) și e) se pot aplica fără întârziere dispoziții alternative prevăzute în anexa nr. 9.

(5) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. b), d) și f), în absența unei decizii a Comisiei Europene, cererea este considerată acceptată. Până la adoptarea deciziei Comisiei Europene, în cazul prevăzut la alin. (1) lit. f), se pot aplica dispoziții alternative prevăzute în anexa nr. 9.

#### CAPITOLUL III

### Constituenți de interoperabilitate

#### ARTICOLUL 10

##### Introducerea pe piață a constituenților de interoperabilitate

(1) Producătorii, comercianții și utilizatorii implicați iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că constituenții de interoperabilitate:

a) sunt introduși pe piață numai dacă permit realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar și respectă în același timp cerințele esențiale;

b) sunt folosiți în domeniul lor de utilizare conform destinației și sunt instalați și întreținuți în mod corespunzător.

Aceste dispoziții nu împiedică introducerea pe piață a acestor constituenți pentru alte aplicații.

(2) Pe teritoriul României nu se admite interzicerea, limitarea ori împiedicarea introducerii pe piață a constituenților de interoperabilitate destinați utilizării în sistemul feroviar, dacă aceștia respectă prevederile prezentei hotărâri. În primul rând, nu se pot impune verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația „CE” de conformitate sau de aptitudini de utilizare, ale cărei componente sunt prezentate în anexa nr. 4.

#### ARTICOLUL 11

##### Conformitatea și aptitudinile de utilizare

(1) Se consideră că acei constituenți pentru care există declarația „CE” de conformitate sau de aptitudini de utilizare respectă cerințele esențiale ale prezentei hotărâri.

(2) Orice constituent de interoperabilitate este supus procedurii de evaluare a conformității și a aptitudinii de utilizare în scopul indicat în respectiva STI și este însoțit de certificatul corespunzător.

(3) Se consideră că un constituent de interoperabilitate îndeplinește cerințele esențiale în cazul în care respectă condițiile prevăzute în respectiva STI sau în specificațiile europene corespunzătoare, realizate pentru respectarea acestor condiții.

(4) Piese de schimb pentru subsisteme care sunt deja puse în funcțiune în momentul intrării în vigoare a STI corespunzătoare pot fi instalate în aceste subsisteme fără a fi nevoie să facă obiectul procedurii prevăzute la alin. (2).

(5) STI pot prevedea o perioadă tranzitorie pentru produsele feroviare identificate de STI respective ca constituenți de interoperabilitate care au fost deja introduse pe piață în momentul intrării în vigoare a STI. Acești constituenți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 10 alin. (1).

#### ARTICOLUL 12

##### Neconformitatea specificațiilor europene cu cerințele esențiale

Atunci când se consideră că specificațiile europene utilizate direct sau indirect pentru realizarea obiectivului prezentei hotărâri nu îndeplinesc cerințele esențiale, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană.

#### ARTICOLUL 13

##### Procedura pentru declarația „CE” de conformitate sau de aptitudini de utilizare

(1) Pentru a elibera declarația „CE” de conformitate sau de aptitudini de utilizare a unui constituent de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene aplică dispozițiile prezentate în STI relevante.

(2) În cazul în care STI corespunzătoare impune acest lucru, evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a unui constituent de interoperabilitate este efectuată de organismul

notificat căruia producătorul ori reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene i-a prezentat cererea.

(3) Atunci când constituenții de interoperabilitate intră sub incidența altor acte normative care au transpus directive ale Uniunii Europene, care privesc alte aspecte, declarația „CE” de conformitate sau de aptitudini de utilizare precizează că acești constituenți de interoperabilitate respectă și cerințele acestor acte normative.

(4) Atunci când nici producătorul, nici reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene nu a respectat obligațiile care îi revin în conformitate cu dispozițiile alin. (1) și (3), aceste obligații revin oricărei persoane fizice sau juridice care introduce pe piață constituenți de interoperabilitate. Aceleași obligații se aplică oricărei persoane fizice sau juridice care assemblează constituenți de interoperabilitate ori părți ale acestora având diverse origini sau care produce constituenți de interoperabilitate pentru uz propriu, în sensul prezentei hotărâri.

(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor art. 14:

a) în fiecare caz în care se constată că declarația „CE” de conformitate a fost eliberată în mod necorespunzător producătorului sau reprezentantului său autorizat din cadrul Uniunii Europene i se solicită, în cazul în care este necesar, să aducă constituentul de interoperabilitate la o stare de conformitate și să nu mai încalce normele, în condițiile valabile pe teritoriul României;

b) atunci când neconformitatea se menține, se adoptă toate măsurile adecvate pentru a restrânge sau a interzice introducerea pe piață a constituentului de interoperabilitate în cauză ori pentru a se asigura că acesta este retras de pe piață în conformitate cu procedurile prevăzute la art. 14.

#### ARTICOLUL 14

##### **Neconformitatea constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale**

(1) Atunci când se constată că este puțin probabil ca unul dintre constituenții de interoperabilitate care face obiectul declarației „CE” de conformitate sau de aptitudini de utilizare și care a fost introdus pe piață să respecte cerințele esențiale dacă este utilizat cu destinația propusă, producătorii, comercianții și utilizatorii implicați iau măsurile necesare pentru a-i restrânge domeniul de aplicare, a interzice utilizarea sa sau pentru a-l retrage de pe piață. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează de îndată Comisia Europeană cu privire la măsurile adoptate și motivează deciziile luate, precizând în special dacă lipsa conformității are drept cauză:

- a) neîndeplinirea cerințelor esențiale;
- b) aplicarea incorectă a specificațiilor europene, atunci când se are în vedere aplicarea unor astfel de specificații;
- c) inadecvarea specificațiilor europene.

(2) Atunci când decizia prevăzută la alin. (1) este justificată prin existența unei lacune în specificațiile europene, se aplică procedura prevăzută la art. 12.

(3) Atunci când un constituent de interoperabilitate care face obiectul declarației „CE” de conformitate nu îndeplinește cerințele, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă măsuri adecvate împotriva celor care au eliberat declarația, iar Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene cu privire la aceasta.

## CAPITOLUL IV Subsisteme

### ARTICOLUL 15

#### **Procedura pentru punerea în funcțiune**

(1) Fără a aduce atingere prevederilor cap. V, punerea în funcțiune a acelor subsisteme structurale din componența sistemului feroviar care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul României trebuie să fie autorizată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, înființată conform prevederilor Legii nr. 55/2006, cu modificările ulterioare. În acest scop Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia toate măsurile adecvate pentru a se asigura că aceste subsisteme pot fi puse în funcțiune numai dacă sunt proiectate, construite și instalate astfel încât, la integrarea în sistemul feroviar, să respecte cerințele esențiale privitoare la ele. În special se verifică dacă subsistemele sunt compatibile din punct de vedere tehnic cu sistemul în care urmează să fie integrate, respectiv integrarea în siguranță a subsistemelor în conformitate cu art. 4 alin. (3) și art. 6 alin. (3) din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare.

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română verifică, înainte de punerea în funcțiune a acestor subsisteme, dacă acestea se conformează, după caz, dispozițiilor relevante din STI privind exploatarea și întreținerea.

(3) După ce aceste sisteme sunt puse în funcțiune, verificarea se efectuează:

a) pentru infrastructuri, în cadrul acordării și monitorizării autorizațiilor de siguranță în conformitate cu art. 11 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare;

b) pentru vehicule, în cadrul acordării și monitorizării certificatelor de siguranță în conformitate cu art. 10 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare.

În acest scop, se folosesc procedurile de evaluare și verificare stabilite în STI structurale și funcționale corespunzătoare.

### ARTICOLUL 16

#### **Libera circulație a subsistemelor**

Fără a aduce atingere dispozițiilor art. 15 alin. (1), pe teritoriul României nu se admite interzicerea, restrângerea sau împiedicarea construirii, punerii în funcțiune și exploatării subsistemelor structurale din componența sistemului de transport feroviar care respectă cerințele esențiale. În special nu se pot solicita verificări care au fost deja efectuate ca parte a procedurii de acordare a declarației de verificare „CE” a subsistemelor, ale cărei elemente constitutive sunt prezentate în anexa nr. 5, sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene, înainte sau după intrarea în vigoare a Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, în vederea verificării conformității cu cerințe identice în condiții identice de exploatare.

### ARTICOLUL 17

#### **Conformitatea cu STI și normele naționale**

(1) Se consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale referitoare la ele subsistemele structurale din componența sistemului feroviar care fac obiectul unei declarații de verificare „CE”.

(2) Verificarea interoperabilității, în conformitate cu cerințele esențiale, pentru un subsistem structural din componența sistemului feroviar se dovedește prin raportare la STI, atunci când acestea există.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română întocmește, pentru fiecare subsistem, o listă a normelor tehnice utilizate pentru aplicarea cerințelor esențiale și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii transmite această listă Comisiei Europene, în

cazul în care nu există o STI relevantă, a fost notificată o derogare în temeiul art. 9 sau un caz special impune aplicarea unor norme tehnice care nu sunt incluse în STI relevantă.

(4) Lista cu normele tehnice utilizate va fi transmisă ori de câte ori se modifică lista cu normele tehnice care trebuia notificată până la 30 aprilie 2005, în conformitate cu art. 16 alin. (3) din Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și cu art. 16 alin. (3) din Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, după notificarea derogării sau după publicarea STI în cauză. Cu această ocazie, se desemnează și organismele responsabile pentru efectuarea, în cazul acestor norme tehnice, a procedurii de verificare „CE” menționate la art. 18.

(5) La solicitarea Comisiei Europene, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pune la dispoziție textul integral al normelor notificate.

(6) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii poate să opteze să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, normele și restricțiile respective se menționează în registrele de infrastructură prevăzute la art. 32.

(7) Normele tehnice obligatorii sunt publicate și puse la dispoziția tuturor administratorilor de infrastructură, a operatorilor de transport feroviar, solicitanților de autorizații de punere în funcțiune într-un limbaj clar, care poate fi înțeles de părțile interesate.

#### ARTICOLUL 18

##### **Procedura de emitere a declarației de verificare „CE”**

(1) Pentru emiterea declarației de verificare „CE” pentru subsisteme, solicitantul invită organismul notificat pe care l-a selectat în acest scop să aplice procedura de verificare „CE” prevăzută în anexa nr. 6. Solicitantul poate fi partea contractantă sau producătorul ori reprezentantul său autorizat din cadrul Uniunii Europene.

(2) Obligația organismului notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de producție, până la faza de recepție dinaintea dării în exploatare a subsistemului. Aceasta include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la art. 31 și 32.

(3) Organismul notificat este responsabil de redactarea dosarului tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare „CE”. Acest dosar tehnic trebuie să conțină toate documentele necesare referitoare la caracteristicile subsistemului și, după caz, toate documentele care atestă conformitatea constituenților de interoperabilitate. Dosarul trebuie să conțină, de asemenea, toate elementele referitoare la condițiile și limitele de utilizare, precum și instrucțiunile referitoare la service, verificare continuă sau periodică, reglare și întreținere.

(4) Organismul notificat poate emite declarații intermediare de verificare pentru anumite etape ale procedurii de verificare sau anumite părți ale subsistemului. În acest caz, se aplică procedura prevăzută în anexa nr. 6.

(5) În cazul în care STI relevante permit acest lucru, organismul notificat poate emite certificate de conformitate pentru o serie de subsisteme sau anumite părți ale subsistemelor respective.

#### ARTICOLUL 19

##### **Neconformitatea subsistemelor cu cerințele esențiale**

(1) Atunci când constată că un subsistem structural care face obiectul unei declarații de verificare „CE” însoțite de dosarul

tehnic nu este pe deplin conform cu prezenta hotărâre și, în special, nu îndeplinește cerințele esențiale, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita efectuarea de verificări suplimentare.

(2) La solicitarea Autorității de Siguranță Feroviară Române, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează imediat Comisia Europeană cu privire la verificările suplimentare solicitate și prezintă motivele care le justifică.

(3) În informare se precizează dacă nerespectarea în întregime a prezentei directive se datorează:

- a) nerespectării cerințelor esențiale sau a unei STI ori aplicării incorecte a unei STI;
- b) caracterului inadecvat al unei STI.

#### ARTICOLUL 20

##### **Punerea în funcțiune a subsistemelor existente după reînnoire sau modernizare**

(1) În cazul reînnoirii sau modernizării, entitatea contractantă ori producătorul transmite Autorității de Siguranță Feroviară Române un dosar care descrie proiectul. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română examinează acest dosar și, ținând seama de strategia de punere în aplicare indicată în STI aplicabilă, decide dacă amplasarea lucrărilor face necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune în înțelesul prezentei hotărâri.

(2) O autorizație nouă de punere în funcțiune este necesară ori de câte ori nivelul general de siguranță a subsistemului respectiv poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere. În cazul în care este necesară o autorizație nouă, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide în ce măsură este necesară aplicarea STI în cazul proiectului. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă decizia în cauză în termen de 4 luni de la depunerea dosarului complet de către solicitant.

(3) Atunci când este necesară o autorizație nouă, iar STI nu este aplicată integral, pe baza solicitării Autorității de Siguranță Feroviară Române, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii notifică următoarele informații Comisiei Europene:

- a) motivul pentru care STI nu este aplicată integral;
- b) caracteristicile tehnice care se aplică în locul STI;
- c) organismele responsabile cu aplicarea, în cazul acelor caracteristici, a procedurii de verificare „CE” prevăzute la art. 18.

#### CAPITOLUL V

##### **Vehicule**

#### ARTICOLUL 21

##### **Autorizația de punere în funcțiune a vehiculelor**

(1) Înainte de a fi utilizat într-o rețea, orice vehicul este autorizat în vederea punerii în funcțiune de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română competentă pentru rețeaua respectivă, cu excepția cazurilor în care prezentul capitol prevede altfel.

(2) Un vehicul conform cu STI este autorizat în conformitate cu art. 22 sau 23.

(3) Un vehicul care nu este conform cu STI este autorizat în conformitate cu art. 24 sau 25.

(4) Un vehicul care este conform cu un tip autorizat este autorizat în conformitate cu art. 26.

(5) O autorizație acordată în România este valabilă în toate celelalte state membre ale Uniunii Europene, fără a aduce atingere dispozițiilor art. 23 și 25 privind autorizațiile suplimentare. Prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii se stabilesc condițiile în care sunt necesare autorizații suplimentare în conformitate cu dispozițiile relevante ale art. 23, în cazul vehiculelor conforme cu STI, sau cu art. 25, în cazul vehiculelor neconforme cu STI.

(6) Orice cerere pentru autorizația de punere în funcțiune face obiectul unei decizii a Autorității de Siguranță Feroviară Române, în conformitate cu art. 22 și 23 sau cu art. 24 și 25. Autorizația de punere în funcțiune poate stipula condiții de utilizare și alte restricții.

(7) Orice decizie negativă a Autorității de Siguranță Feroviară Române cu privire la punerea în funcțiune a unui vehicul feroviar se motivează în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate cere Autorității de Siguranță Feroviară Române revizuirea deciziei din motive justificate în mod corespunzător. În termen de două luni de la primirea contestației, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă sau infirmă decizia. Dacă se confirmă decizia negativă, solicitantul poate cere instanțelor de contencios administrativ, potrivit reglementărilor legale în vigoare, revizuirea deciziei din motive justificate în mod corespunzător.

(8) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu adoptă în termenele stabilite o decizie prevăzută la art. 23 alin. (7) și la art. 25 alin. (5), se consideră că punerea în funcțiune a vehiculului feroviar în cauză a fost autorizată după expirarea unei perioade de 3 luni de la sfârșitul termenelor menționate. Autorizațiile acordate în temeiul prezentului alineat sunt valabile doar în rețeaua pentru care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu a reacționat în termenele stabilite.

(9) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română care intenționează să revoce o autorizație de punere în funcțiune acordată de ea însăși sau o autorizație acordată de solicitant în conformitate cu alin. (8) utilizează procedura de revizuire a certificatelor de siguranță prevăzută la art. 10 alin. (5) din Legea nr. 55/2006 sau, după caz, procedura de revizuire a autorizațiilor de siguranță prevăzută la art. 11 alin. (3) din Legea nr. 55/2006.

(10) În cazul unei proceduri de apel, instanța de contencios administrativ competentă prevăzută la alin. (7) poate solicita Agenției Feroviare Europene un aviz care, în acest caz, este emis în termen de o lună de la depunerea cererii și transmis solicitantului, instanței de contencios administrativ competente și Autorității de Siguranță Feroviară Române care refuză acordarea autorizației.

(11) În cazul vehiculelor care rulează între România și o țară terță, pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei principale din cadrul Uniunii Europene și pentru care se poate acorda o derogare în conformitate cu art. 9 alin. (5) sau care reprezintă cazuri specifice, normele naționale prevăzute la art. 22 alin. (2) lit. b) și la art. 24 alin. (2) lit. b) pot include acorduri internaționale în măsura în care sunt compatibile cu legislația Uniunii Europene.

(12) Autorizațiile de punere în funcțiune care au fost acordate înainte de data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, inclusiv autorizațiile emise în temeiul unor acorduri internaționale, în special RIC (Regolamento Internazionale Carozze) și RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), rămân valabile în conformitate cu condițiile în care au fost acordate. Această dispoziție prevalează asupra art. 22—25.

(13) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate acorda autorizații de punere în funcțiune pentru o serie de vehicule. În acest scop, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează solicitantul cu privire la procedura care trebuie urmată.

(14) Autorizațiile de punere în funcțiune acordate în conformitate cu prezentul articol nu aduc atingere altor condiții impuse operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură pentru exploatarea unor astfel de vehicule pe rețeaua relevantă în conformitate cu art. 9—11 din Legea nr. 55/2006.

## ARTICOLUL 22

### **Autorizația inițială de punere în funcțiune pentru vehiculele conforme cu STI**

(1) Prezentul articol se aplică vehiculelor conforme cu toate STI relevante în vigoare în momentul punerii în funcțiune, cu condiția ca o parte semnificativă dintre cerințele esențiale să fie prevăzute în respectivele STI și ca STI relevantă privind materialul rulant să fi intrat în vigoare și să fie aplicabilă.

(2) Autorizația inițială se acordă de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română după cum urmează:

a) atunci când toate subsistemele structurale ale vehiculului au fost autorizate în conformitate cu dispozițiile cap. IV, autorizația se acordă fără verificări suplimentare;

b) în cazul vehiculelor care dispun de toate declarațiile „CE” de verificare necesare, conform dispozițiilor art. 18, criteriile pe care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română le poate verifica în scopul emiterii unei autorizații de punere în funcțiune pot avea în vedere doar următoarele aspecte:

(i) compatibilitatea tehnică dintre subsistemele relevante ale vehiculului și integrarea lor în condiții de siguranță în conformitate cu art. 15 alin. (1);

(ii) compatibilitatea tehnică dintre vehiculul și rețeaua în cauză;

(iii) normele naționale aplicabile punctelor deschise;

(iv) normele naționale aplicabile cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în STI relevante.

## ARTICOLUL 23

### **Autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor conforme cu STI**

(1) Vehiculele care sunt pe deplin conforme cu STI în ceea ce privește toate aspectele subsistemelor relevante, fără cazuri specifice și fără puncte deschise legate strict de compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea, nu trebuie să facă obiectul unei autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune atât timp cât circulă în rețele conforme cu STI în alte state membre ale Uniunii Europene sau în condițiile specificate în STI corespunzătoare.

(2) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune în conformitate cu art. 22, dar care nu sunt prevăzute la alin. (1), Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide dacă pe teritoriul României sunt necesare autorizații suplimentare. În acest caz, se aplică prevederile alin. (3)—(7).

(3) Solicitantul prezintă Autorității de Siguranță Feroviară Române un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul și utilizarea planificată în rețea. Dosarul conține următoarele informații:

a) documente care dovedesc faptul că punerea în funcțiune a vehiculului a fost autorizată într-un alt stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu art. 22;

b) o copie a dosarului tehnic conform dispozițiilor anexei nr. 6. Acesta include, în cazul vehiculelor echipate cu înregistratoare de date, informații privind procedura de colectare a datelor, care să permită citirea și evaluarea, atât timp cât informațiile nu sunt armonizate de STI corespondentă;

c) înregistrările în care este înscris istoricul întreținerii vehiculului și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice efectuate după autorizare;

d) dovezi referitoare la caracteristicile tehnice și operaționale care arată că vehiculul este compatibil cu infrastructurile și instalațiile fixe, inclusiv condițiile climatice, sistemul de alimentare cu energie, sistemul de control-comandă și semnalizare, ecartamentul liniilor și gabaritul infrastructurii, sarcina maximă admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei.

(4) Criteriile verificate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română pot viza doar următoarele aspecte:

a) compatibilitatea tehnică dintre vehiculul și rețeaua în cauză, inclusiv normele naționale aplicabile punctelor deschise necesare pentru a asigura o astfel de compatibilitate;

b) normele naționale aplicabile cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în STI relevante.

(5) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita furnizarea de informații suplimentare, efectuarea de analize de risc în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (3) lit. a) din Legea nr. 55/2006 sau realizarea de teste pe rețea pentru a verifica criteriile prevăzute la alin. (4). Cu toate acestea, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate efectua o astfel de verificare doar în temeiul normelor naționale aparținând grupei B sau C din acel document.

(6) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română definește, după consultarea solicitantului, domeniul de aplicare și conținutul informațiilor suplimentare, al analizelor de risc sau al testelor solicitate. Administratorul infrastructurii, prin consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de 3 luni de la data depunerii cererii solicitantului. Dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă măsuri pentru ca testele să poată fi efectuate.

(7) Toate cererile pentru o autorizație de punere în funcțiune depuse în conformitate cu prezentul articol fac obiectul unei decizii care este adoptată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de:

a) două luni de la prezentarea dosarului prevăzut la alin. (3);

b) după caz, o lună de la furnizarea oricăror informații suplimentare solicitate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;

c) după caz, o lună de la furnizarea rezultatelor oricăror teste solicitate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

#### ARTICOLUL 24

##### **Autorizația inițială de punere în funcțiune pentru vehiculele neconforme cu STI**

(1) Prezentul articol se aplică vehiculelor care nu sunt conforme cu toate STI relevante în vigoare la data punerii lor în funcțiune, inclusiv vehiculelor care fac obiectul unor derogări, sau atunci când o parte semnificativă din cerințele esențiale nu a fost prevăzută în una sau mai multe STI.

(2) Autorizația inițială se acordă de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română după cum urmează:

a) pentru aspectele tehnice reglementate de o STI, dacă există, se aplică procedura de verificare „CE”;

b) pentru alte aspecte tehnice se aplică normele naționale notificate în temeiul art. 17 din prezenta hotărâre și al art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare.

(3) Autorizația inițială este valabilă numai în rețeaua de pe teritoriul României.

#### ARTICOLUL 25

##### **Autorizații suplimentare de punere în funcțiune pentru vehiculele neconforme cu STI**

(1) În cazul vehiculelor a căror punere în funcțiune a fost autorizată într-un stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu art. 21 alin. (12) sau cu art. 24, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate hotărî, în conformitate cu prezentul articol, dacă pe teritoriul României sunt necesare autorizații suplimentare pentru punerea în funcțiune.

(2) Solicitantul prezintă Autorității de Siguranță Feroviară Române un dosar tehnic privind vehiculul sau tipul de vehicul,

împreună cu detalii privind utilizarea planificată în rețea. Dosarul conține următoarele informații:

a) documente care dovedesc faptul că punerea în funcțiune a vehiculului a fost autorizată într-un alt stat membru al Uniunii Europene, împreună cu documentația privind procedura urmată pentru a demonstra că vehiculul a respectat cerințele de siguranță în vigoare, inclusiv, dacă este cazul, informații privind derogările acordate în conformitate cu art. 9;

b) datele tehnice, programul de întreținere și caracteristicile funcționale. Acestea includ, în cazul vehiculelor echipate cu înregistratoare de date, informații privind procedura de colectare a datelor, care să permită citirea și evaluarea prevăzute la art. 20 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare;

c) înregistrările în care este înscris istoricul exploatării și întreținerii vehiculului și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice efectuate după autorizare;

d) dovezi referitoare la caracteristicile tehnice și operaționale care arată că vehiculul este compatibil cu infrastructurile și instalațiile fixe, inclusiv condițiile climatice, sistemul de alimentare cu energie, sistemul de control-comandă și semnalizare, ecartamentul liniilor și gabaritul infrastructurii, sarcina maximă admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei.

(3) Informațiile menționate la alin. (2) lit. a) și b) nu pot fi puse la îndoială de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, cu excepția cazului în care aceasta poate demonstra, fără a aduce atingere art. 16, existența unui important risc de siguranță. După adoptarea documentului de referință prevăzut la art. 27, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română nu poate invoca în acest sens niciuna dintre regulile din grupa A enumerate în acel document.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita furnizarea unor informații suplimentare, efectuarea unor analize de risc în conformitate cu art. 6 alin. (3) lit. a) din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare, sau realizarea unor teste pe rețea pentru a verifica dacă informațiile prevăzute la alin. (2) lit. c) și d) respectă normele naționale în vigoare, notificate Comisiei Europene în conformitate cu art. 8 din Legea nr. 55/2006, cu modificările ulterioare, sau cu art. 17 din prezenta hotărâre. Cu toate acestea, după adoptarea documentului de referință prevăzută la art. 27, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate efectua o astfel de verificare doar în temeiul normelor naționale aparținând grupei B sau C enumerate în acel document. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română definește, după consultarea solicitantului, domeniul de aplicare și conținutul informațiilor suplimentare, al analizelor de risc sau al testelor solicitate. Administratorul infrastructurii, prin consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de 3 luni de la data depunerii cererii solicitantului. Dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă măsuri pentru ca testele să poată fi efectuate.

(5) Toate cererile pentru o autorizație de punere în funcțiune depuse în conformitate cu prezentul articol fac obiectul unei decizii care este adoptată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cât mai curând posibil, dar în cel mult:

a) 4 luni de la prezentarea dosarului tehnic prevăzut la alin. (2);

b) dacă este cazul, două luni de la furnizarea informațiilor suplimentare sau a analizelor de risc solicitate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu prevederile alin. (4);

c) dacă este cazul, două luni de la furnizarea rezultatelor testelor solicitate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu prevederile alin. (4).



## ARTICOLUL 26

**Autorizarea unor tipuri de vehicule**

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate acorda autorizații pentru tipuri de vehicule.

(2) Cu toate acestea, dacă autorizează un vehicul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română autorizează, în același timp, tipul de vehicul.

(3) Un vehicul care este conform cu un tip deja autorizat în România este autorizat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română pe baza unei declarații de conformitate cu tipul în cauză, prezentată de solicitant, fără verificări suplimentare. Totuși, în cazul în care se modifică dispozițiile relevante ale STI și normele naționale pe baza cărora un tip de vehicul a fost autorizat, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română decide dacă autorizațiile de tip acordate deja rămân valabile sau trebuie reînnoite. Criteriile pe care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română le verifică în vederea reînnoirii unei autorizații de tip pot viza doar normele modificate. Reînnoirea autorizației de tip nu afectează autorizațiile de vehicule acordate deja pe baza tipurilor autorizate anterior.

(4) Modelul de declarație de conformitate cu tipul este cel adoptat de Comisia Europeană.

(5) Declarația de conformitate cu tipul se întocmește în conformitate cu:

a) procedurile de verificare a STI relevante, pentru vehiculele conforme cu STI;

b) procedurile de verificare definite în modulul D sau E din Decizia 93/465/CEE a Consiliului, pentru vehiculele neconforme cu STI. În cazul în care Comisia Europeană adoptă o procedură de verificare ad-hoc în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la art. 29 alin. (3) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, aceasta se aplică.

(6) Solicitantul poate cere o autorizație de tip în mai multe state membre ale Uniunii Europene în același timp. În acest caz, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu autoritățile naționale de siguranță implicate pentru simplificarea procedurii și reducerea la minimum a eforturilor administrative.

(7) Autorizațiile de tip se înregistrează în Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule în conformitate cu prevederile art. 31. Acest registru specifică statul sau statele membru/membre în care este autorizat un tip de vehicul.

## ARTICOLUL 27

**Clasificarea normelor naționale**

Pentru a facilita procedura de autorizare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor prevăzută la art. 25, normele naționale sunt clasificate în conformitate cu prevederile anexei nr. 7.

## CAPITOLUL VI

**Organismele notificate**

## ARTICOLUL 28

**Organismele notificate**

(1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene cu privire la organismele responsabile pentru îndeplinirea procedurii de evaluare a conformității sau aptitudinilor de utilizare prevăzute la art. 13 și a procedurii de verificare prevăzute la art. 18, indicând pentru fiecare organism domeniul de responsabilitate și numerele de identificare obținute în avans de la Comisia Europeană.

(2) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică criteriile prevăzute în anexa nr. 8 pentru evaluarea organismelor ce urmează a fi notificate. Organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene relevante sunt considerate ca îndeplinind și criteriile menționate.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii retrage aprobarea dată unui organism care nu mai respectă criteriile prevăzute în anexa nr. 8 și informează de îndată Comisia Europeană și celelalte state membre ale Uniunii Europene cu privire la aceasta.

## CAPITOLUL VII

**Registrele de rețele și vehicule**

## ARTICOLUL 29

**Sistemul de numerotare a vehiculelor**

(1) Orice vehicul pus în funcțiune în sistemul feroviar al Uniunii Europene poartă un număr european de vehicul, denumit în continuare *NEV*, atribuit în momentul acordării primei autorizații de punere în funcțiune.

(2) Solicitantul autorizației inițiale are și responsabilitatea marcării vehiculului în cauză cu *NEV* care i-a fost alocat.

(3) *NEV* va fi specificat în STI privind exploatarea și gestionarea traficului.

(4) Unui vehicul i se alocă un număr *NEV* doar o singură dată, cu excepția cazului în care STI privind exploatarea și gestionarea traficului precizează altfel.

(5) Sub rezerva alin. (1), în cazul vehiculelor care circulă sau care sunt destinate să circule dinspre sau înspre țări terțe în care ecartamentul este diferit de cel din rețeaua principală din cadrul Uniunii Europene, se acceptă vehiculele identificate în mod clar în conformitate cu un sistem de codare diferit.

## ARTICOLUL 30

**Registrele naționale ale vehiculelor**

(1) Autoritatea Feroviară Română ține un registru al vehiculelor feroviare autorizate de pe teritoriul României. Acesta îndeplinește următoarele criterii:

a) respectă specificațiile comune prevăzute la alin. (2);

b) este păstrat și actualizat de către un organism independent de orice operator de transport feroviar;

c) este accesibil Autorității de Siguranță Feroviară Române și Organismului de Investigare Feroviar Român, prevăzute la art. 16 și 21 din Legea nr. 55/2006; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar, prevăzut la art. 30 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările și completările ulterioare, Agenției Feroviare Europene, operatorilor de transport feroviar și administratorilor/gestionarilor de infrastructură feroviară, precum și persoanelor/organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registru.

(2) Specificațiile comune privind registrul se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la art. 29 alin. (3) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului și pe baza proiectelor de specificații întocmite de Agenția Feroviară Europeană. Aceste proiecte de specificații includ: conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitatea de efectuare a schimbului de date, regulile de introducere și de consultare a datelor. Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:

a) *NEV*;

b) trimiteri la declarația „CE” de verificare și la organismul emitent;

c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate prevăzut la art. 31;

d) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;

e) restricții privind utilizarea vehiculului;

f) entitatea responsabilă cu întreținerea.

(3) Titularul înregistrării declară imediat orice modificare a datelor introduse în registrul național al vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul autorității oricărui stat membru al Uniunii Europene în care a fost autorizat vehiculul.

(4) Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor ale statelor membre ale Uniunii Europene nu sunt interconectate, Autoritatea Feroviară Română își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.

(5) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune pentru prima dată într-o țară terță și sunt autorizate în România pentru a fi puse în funcțiune pe teritoriul său, Autoritatea Feroviară Română garantează că datele enumerate la alin. (2) lit. d)—f) pot fi recuperate prin intermediul registrului național al vehiculelor. Datele prevăzute la alin. (2) lit. f) pot fi înlocuite cu date critice de siguranță privind programul de întreținere.

#### ARTICOLUL 31

##### Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate

(1) Agenția Feroviară Europeană creează și păstrează un registru al tipurilor de vehicule autorizate de statele membre pentru punerea în funcțiune în rețeaua feroviară a Uniunii Europene. Acest registru îndeplinește următoarele criterii:

a) este public și accesibil în format electronic;

b) respectă specificațiile comune prevăzute la alin. (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului;

c) este conectat cu toate registrele naționale ale vehiculelor.

(2) Registrul conține, în cazul fiecărui vehicul, următoarele informații:

a) caracteristicile tehnice ale tipului de vehicul, definite în STI relevante;

b) denumirea producătorului;

c) datele, referințele și statele membre ale Uniunii Europene emitente ale autorizațiilor succesive pentru tipul de vehicul respectiv, inclusiv eventualele restricții sau retrageri.

(3) La data eliberării, modificării, suspendării sau retragerii unei autorizații de tip în România, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția Feroviară Europeană, astfel încât aceasta să își poată actualiza registrul.

#### ARTICOLUL 32

##### Registrul de infrastructură

Autoritatea Feroviară Română asigură publicarea și actualizarea unui registru de infrastructură conform ciclului de revizuire prevăzut la art. 35 alin. (2) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului. În acest registru se precizează caracteristicile principale ale fiecărui subsistem sau ale fiecărei părți de subsistem implicate, de exemplu, parametrii de bază, și conformitatea acestora cu caracteristicile prescrise de STI aplicabile. În acest scop, fiecare STI specifică cu exactitate care informație trebuie inclusă în registrul de infrastructură.

#### CAPITOLUL VIII

##### Dispoziții tranzitorii

#### ARTICOLUL 33

##### Proiect de sisteme de referință

În urma adoptării sistemului de referință prevăzut la art. 36 alin. (1) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii informează Comisia Europeană în cazul intenției de a adopta o dispoziție națională sau în cazul dezvoltării pe teritoriul României a unui proiect care ar încălca sistemul de referință.

#### CAPITOLUL IX

##### Dispoziții finale

#### ARTICOLUL 34

##### Motivare

Orice decizie privind evaluarea conformității sau a aptitudinilor de utilizare a constituenților de interoperabilitate, luată ca urmare a prezentei hotărâri, verificarea subsistemelor care formează sistemul feroviar și orice decizie adoptată în conformitate cu art. 7, 12, 14 și 19 trebuie să precizeze în detaliu motivele pe care se bazează. Partea în cauză este notificată în cel mai scurt timp posibil, în același timp indicându-se soluțiile posibile în baza legislației în vigoare și termenele acordate pentru punerea în aplicare a acestor soluții.

#### ARTICOLUL 35

##### Abrogare

La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 18 din 9 ianuarie 2004, cu modificările și completările ulterioare, și Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 529 din 23 iulie 2003, cu modificările și completările ulterioare. Trimiterile la hotărârile abrogate se interpretează ca trimiteri la prezenta hotărâre și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa nr. 11.

★

Prezenta hotărâre transpune în totalitate prevederile Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 191 din 18 iulie 2008, precum și ale Directivei 2009/131/CE a Comisiei din 16 octombrie 2009 de modificare a anexei VII la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 273 din 17 octombrie 2009.

PRIM-MINISTRU  
**EMIL BOC**

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor și infrastructurii,

**Radu Mircea Berceanu**

Șeful Departamentului pentru Afaceri Europene,  
**Bogdan Mănoiu**

## DOMENIUL DE APLICARE

### 1. Sistemul feroviar convențional

#### 1.1. Rețea

Infrastructura sistemului de transport feroviar convențional este formată din linii ale rețelei de transport feroviar prevăzute în Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată, necesare pentru a se realiza conectarea cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean.

În sensul hotărârii, această rețea poate fi împărțită în următoarele categorii:

- linii prevăzute pentru traficul de călători;
- linii prevăzute pentru traficul mixt, călători și marfă;
- linii destinate în mod special sau modernizate pentru servicii de transport feroviar de marfă;
- noduri feroviare de călători;
- noduri feroviare de marfă, inclusiv terminale intermodale;
- linii de legătură între elementele de mai sus.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și de circulație a trenurilor: instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători de lung parcurs și transportului de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

#### 1.2. Vehicule

Sistemul feroviar convențional cuprinde toate vehiculele apte să circule pe întreaga rețea feroviară transeuropeană convențională sau pe o parte a acesteia, incluzând:

- trenurile automotoare electrice sau cu motoare termice;
- locomotive cu motoare termice sau locomotive electrice;
- vagoanele de călători;
- vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele pentru transportul camioanelor.

Echipamentul de construcție și menținere a infrastructurilor feroviare mobile poate fi inclus.

Fiecare dintre categoriile de mai sus poate fi divizată în:

- vehicule pentru utilizare internațională;
- vehicule pentru utilizare națională.

### 2. Sistemul feroviar de mare viteză

#### 2.1. Rețea

Rețeaua sistemului feroviar de mare viteză va fi aceea a liniilor de mare viteză ale rețelei transeuropene de transport prevăzute în Legea nr. 203/2003, republicată.

Liniile de mare viteză includ:

- linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale sau mai mari de 250 km/h;
- linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;
- linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană și pe care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include și liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din stații, liniile de acces către terminale, depouri etc., pe care materialul rulant de mare viteză circulă cu viteza convențională.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și circulație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea

datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor pe aceste linii, în vederea garantării unei exploatare sigure și armonioase a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

#### 2.2. Vehicule

Sistemul feroviar de mare viteză include vehicule proiectate să ruleze:

- fie la viteze de cel puțin 250 km/h pe linii special construite pentru mare viteză, permițând în același timp rularea la viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;
- fie la viteze de ordinul a 200 km/h pe liniile prevăzute în secțiunea 2.1, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale acestor linii.

În plus, vehiculele destinate să ruleze cu o viteză maximă mai mică de 200 km/h care este posibil să se deplaseze pe întreaga rețea transeuropeană de mare viteză sau pe o parte a acesteia, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale rețelei respective, îndeplinesc cerințele pentru funcționarea în condiții de siguranță pe rețeaua respectivă. În acest scop, STI pentru vehiculele convenționale specifică, de asemenea, cerințe pentru funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor convenționale pe rețelele de mare viteză.

### 3. Compatibilitatea sistemului feroviar

Calitatea serviciilor feroviare din Europa depinde, printre altele, de o coerență excelentă între caracteristicile rețelei (în sensul cel mai larg, părțile fixe ale tuturor subsistemelor implicate) și cele ale vehiculelor (incluzând componentele de bord ale tuturor subsistemelor implicate). Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de acest factor.

#### 4. Extinderea sferei de aplicare

##### 4.1. Subcategoriile de rețele și vehicule

Domeniul de aplicare a STI este extins progresiv la întregul sistem feroviar prevăzut la art. 1 alin. (4) din hotărâre. Pentru a garanta eficacitatea interoperabilității din punctul de vedere al costurilor, se vor crea, dacă va fi necesar, mai multe subcategorii ale tuturor categoriilor de rețele și vehicule menționate în prezenta anexă. Dacă este necesar, specificațiile funcționale și tehnice menționate la art. 5 alin. (3) din hotărâre pot varia în funcție de subcategorie.

##### 4.2. Garanții în materie de costuri

Analiza cost-beneficiu a măsurilor propuse va lua în considerare, printre altele, următoarele elemente:

- costul măsurii propuse;
- beneficiile pentru interoperabilitate ale extinderii domeniului de aplicare la anumite subcategorii de rețele și vehicule;
- reducerea costurilor de capital și a taxelor datorate economiilor de scară și unei mai bune utilizări a vehiculelor;
- reducerea costurilor investițiilor și a celor de întreținere/operare datorită competiției sporite între producători și societățile de întreținere;
- avantaje asupra mediului datorită îmbunătățirilor tehnice ale sistemului feroviar;
- o funcționare mai sigură.

De asemenea, această evaluare va indica impactul probabil pentru toți operatorii economici implicați.

## SUBSISTEME

### 1. Lista subsistemelor

În sensul hotărârii, sistemul care constituie sistemul feroviar poate fi divizat în următoarele subsisteme:

#### a) fie zone structurale:

- infrastructură;
- energie;
- control-comandă și semnalizare;
- material rulant;

#### b) fie zone funcționale:

- gestionarea și operarea traficului;
- întreținere;
- aplicații telematice pentru serviciile de transport feroviar de călători și marfă.

### 2. Descrierea subsistemelor

Pentru fiecare subsistem sau parte a unui subsistem, lista constituenților și a aspectelor privind interoperabilitatea este propusă de Agenția Feroviară Europeană în momentul elaborării proiectului de STI relevantă.

Fără a aduce atingere alegerii aspectelor și constituenților referitori la interoperabilitate sau ordinii în care acestea vor face obiectul STI, subsistemele includ îndeosebi:

#### 2.1. Infrastructură

Linia ferată, macazurile, lucrările de artă (poduri, tuneluri etc.), infrastructura asociată stațiilor (peroane, zone de acces, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă etc.), echipament de siguranță și de protecție

#### 2.2. Energie

Sistemul de electrificare, inclusiv liniile aeriene, și partea de la bord a echipamentului de măsurare a consumului de energie electrică

#### 2.3. Control-comandă și semnalizare

Toate echipamentele necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea

#### 2.4. Operarea și gestionarea traficului

Procedurile și echipamentul asociat care permit o operare coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în cursul unei operări normale, cât și al unei operări deteriorate, incluzând în special conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului

Calificările profesionale care pot fi solicitate pentru efectuarea serviciilor transfrontaliere

#### 2.5. Aplicații telematice

În conformitate cu anexa nr. 1 la hotărâre, acest subsistem cuprinde două elemente:

a) aplicații pentru serviciile de călători, incluzând sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte tipuri de transport;

b) aplicații pentru servicii de transport de marfă, incluzând sistemele de informare (monitorizarea în timp real a mărfurilor și a trenurilor), sistemele de selectare și de alocare, sistemele de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte tipuri de transport și eliberarea documentelor electronice de însoțire.

#### 2.6. Materialul rulant

Structură, sisteme de control-comandă pentru toate echipamentele trenurilor, dispozitive de captare a curentului, unități de tracțiune și de transformare a energiei, mecanisme de frânare, cuplare și rulare (boghiuri, osii etc.) și suspensii, uși, interfețe om/mașină (mecanic, personal de bord și călători, incluzând nevoile persoanelor cu mobilitate redusă), dispozitive de siguranță pasive sau active și dispozitive necesare pentru sănătatea călătorilor și a personalului de bord

#### 2.7. Întreținere

Procedurile, echipamentul conex, instalațiile logistice de întreținere și componentele de rezervă care permit întreținerea corectivă și preventivă cu caracter obligatoriu avute în vedere pentru asigurarea interoperabilității sistemului feroviar și garantarea performanțelor cerute

## CERINȚE ESENȚIALE

### 1. Cerințe generale

#### 1.1. Siguranță

1.1.1. Proiectarea, construcția sau asamblarea, întreținerea și supravegherea componentelor critice pentru siguranță și, în special, a elementelor implicate în circulația trenurilor trebuie să garanteze siguranța la un nivel care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea, inclusiv pentru situații-limită speciale.

1.1.2. Parametrii implicați în contactul roată/șină trebuie să respecte cerințele de stabilitate necesare pentru garantarea deplasării sigure la viteza maximă autorizată. Parametrii echipamentului de frânare trebuie să garanteze posibilitatea de oprire într-o anumită distanță de frânare la viteza maximă autorizată.

1.1.3. Componentele folosite trebuie să reziste la solicitările normale sau excepționale specificate pe timpul duratei lor de serviciu. Consecințele în materie de siguranță ale unor defecțiuni accidentale trebuie limitate prin mijloace adecvate.

1.1.4. Proiectarea instalațiilor fixe și a materialului rulant, precum și alegerea materialelor utilizate trebuie să urmărească limitarea producerii, a propagării și a efectelor focului și fumului în caz de incendiu.

1.1.5. Orice dispozitive destinate a fi manevrate de utilizatori trebuie proiectate astfel încât să nu fie afectate funcționarea sigură a dispozitivelor sau sănătatea și siguranța utilizatorilor, în cazul unei utilizări previzibile care nu respectă instrucțiunile afișate.

#### 1.2. Fiabilitate și disponibilitate

Monitorizarea și întreținerea componentelor fixe sau mobile care sunt implicate în deplasările trenurilor trebuie să fie organizate, efectuate și cuantificate astfel încât să mențină funcționarea lor în condițiile proiectate.

#### 1.3. Sănătate

1.3.1. Materialele susceptibile să pună în pericol sănătatea persoanelor care au acces la ele, datorită modului de utilizare, nu trebuie utilizate în trenuri și infrastructuri feroviare.

1.3.2. Aceste materiale trebuie selectate, instalate și utilizate astfel încât să limiteze emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase, în special în caz de incendiu.

#### 1.4. Protecția mediului

1.4.1. Impactul asupra mediului al constituirii și funcționării sistemului feroviar transeuropean convențional trebuie să fie

evaluat și luat în considerare în etapa de proiectare a sistemului, în conformitate cu dispozițiile Uniunii Europene în vigoare.

1.4.2. Materialele folosite în trenuri și infrastructuri trebuie să împiedice emisiile de fumuri sau gaze nocive și periculoase pentru mediu, în special în caz de incendiu.

1.4.3. Materialul rulant și sistemele de alimentare cu energie trebuie proiectate și produse astfel încât să fie compatibile din punct de vedere electromagnetic cu instalațiile, echipamentele și rețelele publice sau private cu care ar putea să interfereze.

1.4.4. Funcționarea sistemului feroviar trebuie să respecte reglementările existente privind poluarea sonoră.

1.4.5. Funcționarea sistemului feroviar nu trebuie să provoace un nivel inadmisibil de vibrații ale solului pentru activitățile și zonele apropiate infrastructurii, într-un stadiu normal de întreținere.

## 1.5. Compatibilitate tehnică

Caracteristicile tehnice ale infrastructurii și ale instalațiilor fixe trebuie să fie compatibile între ele și cu cele ale trenurilor ce urmează a se folosi în sistemul feroviar.

În cazul în care conformitatea cu aceste caracteristici se dovedește dificilă pe anumite secțiuni ale rețelei, se pot aplica soluții temporare, care să asigure compatibilitatea în viitor.

## 2. Cerințe specifice fiecărui subsistem

### 2.1. Infrastructură

#### 2.1.1. Siguranță

Trebuie adoptate măsuri adecvate pentru a preveni accesul la instalații sau pătrunderile neautorizate.

Trebuie adoptate măsuri de limitare a pericolelor la care sunt expuse persoanele, în special la trecerea trenurilor prin stații.

Infrastructura la care publicul are acces trebuie proiectată și realizată astfel încât să limiteze orice pericole pentru siguranța persoanelor (stabilitate, incendiu, acces, evacuare, peroane etc.).

Este necesar să se adopte dispoziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile și pe viaductele foarte lungi.

### 2.2. Energie

#### 2.2.1. Siguranță

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie trebuie să nu afecteze siguranța trenurilor și a persoanelor (utilizatori, personal de exploatare, locuitori din zona limitrofă căii ferate și terțe părți).

#### 2.2.2. Protecția mediului

Funcționarea sistemelor de alimentare cu energie electrică sau termică nu trebuie să perturbe mediul dincolo de limitele specificate.

#### 2.2.3. Compatibilitatea tehnică

Sistemele utilizate pentru alimentarea cu electricitate/energie termică trebuie:

— să permită trenurilor atingerea nivelurilor de performanță specificate;

— în cazul sistemelor de alimentare cu energie electrică, să fie compatibile cu dispozitivele de captare din dotarea trenurilor.

### 2.3. Control-comandă și semnalizare

#### 2.3.1. Siguranță

Instalațiile și procedurile de control-comandă și semnalizare trebuie să permită trenurilor să se deplaseze la un nivel de siguranță care să corespundă obiectivelor fixate pentru rețea. Sistemele de control-comandă și semnalizare trebuie să permită în continuare circulația, în condiții de siguranță, a trenurilor cărora li s-a permis să circule în condiții necorespunzătoare.

#### 2.3.2. Compatibilitatea tehnică

Întreaga infrastructură nouă și întregul material rulant nou, produse sau dezvoltate după adoptarea sistemelor compatibile de control-comandă și semnalizare, trebuie să fie adaptate pentru utilizarea acestor sisteme.

Echipamentul de control-comandă și semnalizare instalat în cabinele mecanicilor de locomotivă trebuie să permită funcționarea normală, în condițiile specificate, pe tot parcursul sistemului feroviar.

### 2.4. Materialul rulant

#### 2.4.1. Siguranță

Structura materialului rulant și a legăturilor dintre vehicule trebuie să fie proiectată astfel încât să protejeze compartimentele călătorilor și ale mecanicilor de locomotivă în caz de coliziune sau de deraiere.

Echipamentele electrice trebuie să nu afecteze siguranța și funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare.

Tehnicile de frânare și tensiunile exercitate trebuie să fie compatibile cu concepția liniilor, a lucrărilor de artă și a sistemelor de semnalizare.

Trebuie adoptate măsuri pentru prevenirea accesului la componentele aflate sub tensiune, pentru a nu periclita siguranța persoanelor.

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să informeze mecanicul de locomotivă și personalului însoțitor să îl contacteze.

Ușile de acces trebuie să fie dotate cu un sistem de deschidere și închidere care să garanteze siguranța călătorilor.

Trebuie prevăzute și semnalizate ieșiri de siguranță.

Este necesar să se adopte dispoziții corespunzătoare care să țină seama de condițiile speciale de siguranță în tunelurile foarte lungi.

Un sistem de iluminare în caz de urgență, de intensitate și durată suficientă, este obligatoriu la bordul trenurilor.

Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită personalului de bord să se adreseze călătorilor.

#### 2.4.2. Fiabilitate și disponibilitate

Proiectarea echipamentelor esențiale, a echipamentelor de rulare, tracțiune și frânare și a sistemului de control-comandă trebuie să permită, într-o situație deteriorată specifică, continuarea călătoriei fără consecințe nefavorabile pentru echipamentele care rămân în funcțiune.

#### 2.4.3. Compatibilitatea tehnică

Echipamentul electric trebuie să fie compatibil cu funcționarea instalațiilor de control-comandă și semnalizare.

În cazul tracțiunii electrice, caracteristicile dispozitivelor de captare a curentului trebuie să permită trenurilor să se deplaseze în condițiile sistemelor de alimentare cu energie ale sistemului feroviar.

Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținându-se seama de condițiile climatice relevante.

#### 2.4.4. Controale

Trenurile trebuie dotate cu un dispozitiv de înregistrare. Datele captate de acest dispozitiv și prelucrarea informațiilor trebuie armonizate.

### 2.5. Întreținere

#### 2.5.1. Sănătate și securitate

Instalațiile tehnice și procedurile folosite în centrele de întreținere trebuie să asigure funcționarea în condiții de siguranță a subsistemului și să nu constituie un pericol pentru sănătate și siguranță.

#### 2.5.2. Protecția mediului

Instalațiile tehnice și procedurile utilizate în centrele de întreținere nu trebuie să depășească nivelurile de noxe admisibile pentru mediul înconjurător.

#### 2.5.3. Compatibilitatea tehnică

Instalațiile de întreținere pentru materialul rulant trebuie să permită realizarea operațiunilor de siguranță, sănătate și confort pentru toate vehiculele pentru care au fost proiectate.

## 2.6. Operarea și gestionarea traficului

### 2.6.1. Siguranță

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor de locomotivă, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținându-se seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

Lucrările de întreținere și intervalele dintre acestea, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și revizie trebuie să asigure un nivel înalt de siguranță.

### 2.6.2. Fiabilitate și disponibilitate

Lucrările de întreținere și perioadele de efectuare a acestora, formarea și calificările personalului din centrele de întreținere și revizie, precum și sistemul de asigurare a calității adoptat de operatorii respectivi în centrele de întreținere și revizie trebuie să asigure un nivel înalt de fiabilitate și disponibilitate a sistemului.

### 2.6.3. Compatibilitatea tehnică

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor de locomotivă, ale personalului de bord și ale impiegaților de mișcare trebuie să asigure eficiența funcționării în sistemul feroviar, ținându-se seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

## 2.7. Aplicații telematice pentru serviciile de transport feroviar de călători și marfă

### 2.7.1. Compatibilitatea tehnică

Cerințele esențiale pentru aplicațiile telematice garantează o calitate minimă a serviciilor de transport feroviar de călători și marfă, mai ales în ceea ce privește compatibilitatea tehnică.

Trebuie adoptate măsuri pentru a asigura:

— faptul că bazele de date, programele informatice și protocoalele de comunicare a datelor sunt realizate într-un mod care să permită schimbul de date la nivel maxim între diferitele aplicații și diferiții operatori, excluzând datele comerciale confidentiale;

— facilitarea accesului la informații pentru utilizatori.

### 2.7.2. Fiabilitate și disponibilitate

Metodele de utilizare, gestionare, actualizare și întreținerea acestor baze de date, programe informatice și protocoale de comunicare a datelor trebuie să garanteze eficiența acestor sisteme și calitatea serviciilor.

### 2.7.3. Sănătate

Interfețele dintre aceste sisteme și utilizatori trebuie să fie în concordanță cu normele minime privind ergonomia și protecția sănătății.

### 2.7.4. Siguranță

Pentru stocarea sau transmiterea informațiilor privind siguranța trebuie asigurate niveluri corespunzătoare de integritate și fiabilitate.

*ANEXA Nr. 4*

## DECLARAȚIA „CE” DE CONFORMITATE ȘI APTITUDINI DE UTILIZARE A CONSTITUENȚILOR DE INTEROPERABILITATE

### 1. Constituenții de interoperabilitate

Declarația „CE” se aplică constituenților de interoperabilitate implicați în interoperabilitatea sistemului feroviar, astfel cum se prevede la art. 3 din hotărâre. Acești constituenți de interoperabilitate pot fi:

#### 1.1. Constituenți cu utilizare multiplă

Aceștia sunt constituenți care nu sunt specifici sistemului feroviar și pot fi folosiți ca atare în alte domenii.

#### 1.2. Constituenți cu utilizare multiplă având caracteristici specifice

Aceștia sunt constituenți care nu sunt specifici ca atare sistemului feroviar, dar care trebuie să dispună de niveluri de performanță specifice atunci când sunt folosiți în domeniul feroviar.

#### 1.3. Constituenți specifici

Acești constituenți sunt specifici aplicațiilor feroviare.

### 2. Domeniul de aplicare

Sub incidența declarației „CE” intră:

— evaluarea de către unul sau mai multe organisme autorizate a conformității intrinseci a unui constituent de interoperabilitate, analizat în mod izolat, în raport cu specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte;

— evaluarea/aprecierea de către unul sau mai multe organisme autorizate a eligibilității pentru utilizarea propusă a unui constituent de interoperabilitate, analizat în mediul său feroviar și, în special în cazurile în care sunt implicate interfețe, în raport cu specificațiile tehnice, îndeosebi cu cele de natură funcțională, care urmează a fi verificate.

Procedurile de evaluare puse în aplicare de către organismele autorizate în etapele de proiectare și de producție vor utiliza modulele definite în Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele diverselor faze ale

procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a mărcii de conformitate CE, care sunt propuse spre a fi utilizate în cadrul directivelor de armonizare tehnică, în conformitate cu condițiile prevăzute în STI.

### 3. Conținutul declarației „CE”

Declarația de conformitate sau aptitudini de utilizare „CE” și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația se redactează în aceeași limbă ca și instrucțiunile și trebuie să conțină următoarele:

— trimiterea la directivă;

— denumirea și adresa producătorului sau ale reprezentantului său autorizat cu sediul în Uniunea Europeană: se vor indica denumirea comercială și adresa completă; în cazul reprezentantului autorizat, se va indica și denumirea comercială a producătorului;

— descrierea elementului constitutiv de interoperabilitate (origine, tipul etc.);

— descrierea procedurii utilizate pentru declararea conformității sau a aptitudinilor de utilizare (art. 13 din hotărâre);

— toate prescripțiile relevante pe care trebuie să le îndeplinească constituentul de interoperabilitate și, în special, condițiile de utilizare;

— denumirea și adresa organismului sau a organismelor autorizat/autorizate implicat/implicate în procedura urmată în privința conformității sau a aptitudinilor de utilizare și data certificatului de verificare, împreună cu durata și condițiile de valabilitate ale certificatului, atunci când este cazul;

— trimitere la specificațiile europene, atunci când este cazul;

— identificarea semnatarului împuternicit să angajeze producătorul sau pe reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Uniunea Europeană.

## DECLARAȚIA DE VERIFICARE „CE” A SUBSISTEMELOR

Declarația de verificare „CE” și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate.

Declarația trebuie să fie redactată în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină următoarele:

- trimiterile la hotărâre;
- denumirea și adresa entității contractante sau ale producătorului ori ale reprezentantului său autorizat cu sediul în Uniunea Europeană: se vor indica denumirea comercială și adresa completă; în cazul reprezentantului autorizat, se va indica și denumirea comercială a entității contractante sau a producătorului;

- o scurtă descriere a subsistemului;
- denumirea și adresa organismului autorizat care a realizat verificarea „CE” prevăzută la art. 18 din hotărâre;
- trimiterile la documentele conținute în dosarul tehnic;
- toate dispozițiile relevante, provizorii sau definitive pe care trebuie să le respecte subsistemele și, în special, orice restricții sau condiții de funcționare, dacă este necesar;
- în cazul unei declarații provizorii: perioada de valabilitate a declarației „CE”;
- identificarea semnatarului.

## PROCEDURA DE VERIFICARE „CE” PENTRU SUBSISTEME

### 1. Introducere

Verificarea „CE” este procedura prin care un organism notificat verifică și certifică faptul că subsistemul:

- respectă prevederile hotărârii;
- respectă celelalte reglementări care decurg din Tratat și poate fi dat în funcționare.

### 2. Etape

Subsistemul este verificat în fiecare dintre următoarele etape:

- proiectarea generală;
- producție: construcția subsistemului, incluzând, în special, activitățile de construcții civile, producerea, asamblarea constituenților, reglaje generale;
- încercarea finală a subsistemului.

Pentru stadiul de proiectare, inclusiv testele de tip, și pentru stadiul de producție, solicitantul poate, într-o primă etapă, să solicite o evaluare.

În acest caz, această evaluare/aceste evaluări conduce/conduc la una sau mai multe declarații intermediare de verificare (DIV) emisă/emise de organismul notificat ales de către solicitant. Acest organism, la rândul său, întocmește o „declarație CE de conformitate intermediară a subsistemului” pentru etapele relevante.

### 3. Certificat

Organismul notificat responsabil pentru verificarea „CE” evaluează proiectarea și producția subsistemului și întocmește certificatul de verificare destinat solicitantului, care, la rândul său, întocmește declarația de verificare „CE” destinată autorității de supraveghere din statul membru al Uniunii Europene în care subsistemul este amplasat și/sau operează.

Dacă sunt disponibile, organismul notificat ia în considerare „declarațiile intermediare de verificare” și, pentru a emite declarația de verificare „CE”:

- verifică dacă subsistemul:
  - este vizat de declarațiile intermediare de verificare relevante în ceea ce privește proiectarea și producția, dacă solicitantul a cerut organismului notificat certificare pentru aceste două etape; sau
  - corespunde, așa cum este fabricat, tuturor aspectelor incluse în DIV emisă solicitantului, dacă acesta a cerut organismului de notificare certificare doar pentru etapa de proiectare;
  - verifică dacă acestea includ în mod corect cerința din STI și evaluează elementele de proiectare și producție care nu sunt incluse în STI referitoare la proiectare și/sau producție.

### 4. Dosar tehnic

Dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare trebuie întocmit după cum urmează:

- pentru infrastructură: planurile de construcție a structurii, documentele de aprobare pentru excavații și armături, rapoartele de încercare și control privind betonul etc.;
- pentru alte subsisteme: schițele de ansamblu și cele în detaliu conforme cu execuția, diagramele electrice și hidraulice, diagramele circuitelor de control, descrierea sistemelor de automatizare și de prelucrare a datelor, manualele de exploatare și de întreținere etc.;
- lista constituenților de interoperabilitate, prevăzuți la art. 3 din hotărâre, care sunt încorporați în subsistem;
- copii ale declarațiilor de conformitate „CE” sau aptitudinilor de utilizare propuse care trebuie furnizate cu privire la constituenții menționați mai sus în conformitate cu prevederile art. 13 din hotărâre, însoțite, dacă este cazul, de notele de calcul corespunzătoare și de o copie a documentelor referitoare la încercările și examinările efectuate de organisme notificare, pe baza specificațiilor tehnice generale;
- dacă sunt disponibile, declarația/declarațiile intermediară/intermediare de verificare și, în acest caz, declarația/declarațiile CE de conformitate intermediară pentru subsisteme care însoțesc/insoțesc certificatele de verificare CE și care include/incluc rezultatul verificării valabilității lor de către organismul notificat;
- certificatul de la organismul notificat responsabil cu verificarea „CE”, însoțit de notele de calcul corespunzătoare și contrasemnat de acesta, specificând că proiectul respectă prevederile hotărârii și menționând orice rețineri înregistrate pe parcursul executării activităților și care nu au fost retrase; certificatul urmează să fie însoțit și de rapoartele de control și de audit întocmite de același organism, în exercitarea atribuțiilor sale, astfel cum se precizează la pct. 5.3 și 5.4.

### 5. Monitorizare

5.1. Scopul monitorizării „CE” este de a verifica respectarea, în timpul producției subsistemului, a obligațiilor care rezultă din dosarul tehnic.

5.2. Organismul notificat responsabil pentru verificarea producției trebuie să aibă în permanență acces la șantierele de construcții, la atelierele de producție, la magazii și la instalațiile de prefabricare sau încercare, dacă este cazul, precum și, în general, la toate incintele unde consideră că îi este necesar accesul pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Solicitantul trebuie să trimită acestui organism toate documentele necesare în acest scop și, în special, planurile de implementare și documentația tehnică referitoare la subsistem.

5.3. Organismul notificat responsabil pentru verificarea implementării trebuie să efectueze periodic auditări pentru a confirma respectarea prevederilor hotărârii. Acest organism trebuie să ofere celor responsabili de implementare un raport de audit. De asemenea, poate fi necesară prezența sa în anumite etape ale lucrărilor de construcție.

5.4. În plus, organismul notificat poate efectua vizite inopinate pe șantiere sau la atelierele de producție. În timpul unor astfel de vizite, organismul notificat poate efectua auditări complete sau parțiale. Organismul trebuie să prezinte celor responsabili de implementare un raport de control și, dacă este cazul, un raport de audit.

5.5. În vederea eliberării declarației „CE” de aptitudini de utilizare prevăzute în secțiunea 2 din anexa nr. 4 la hotărâre, organismul notificat poate să monitorizeze un subsistem pe care este montat un constituent de interoperabilitate, pentru a evalua, atunci când acest lucru este necesar conform STI relevante, caracterul adecvat pentru utilizare în contextul feroviar propus.

#### 6. Prezentare

Dosarul complet descris la pct. 4 trebuie să fie prezentat solicitantului, spre susținerea DIV, dacă aceasta există, eliberată de organismul notificat responsabil, sau a certificatului de

conformitate eliberat de organismul notificat responsabil de verificarea subsistemului în stare de funcționare. Dosarul trebuie să fie atașat DIV și/sau declarației de verificare „CE”, pe care solicitantul o trimite autorității de supraveghere din statul membru în cauză.

O copie a dosarului trebuie să fie păstrată de solicitant pe toată durata de funcționare a subsistemului. Aceasta trebuie trimisă celorlalte state membre ale Uniunii Europene care solicită acest lucru.

#### 7. Publicare

Fiecare organism notificat trebuie să publice periodic informații relevante privind:

- cererile de verificare „CE” primite;
- DIV emise sau refuzate;
- certificatele de verificare emise sau refuzate;
- certificatele de conformitate refuzate.

#### 8. Limba

Dosarele și corespondența referitoare la procedurile de verificare „CE” trebuie redactate într-o limbă oficială a statului membru în care este stabilit solicitantul sau într-o limbă acceptată de solicitant.

*ANEXA Nr. 7*

## PARAMETRII CARE TREBUIE VERIFICAȚI LA PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A VEHICULELOR NECONFORME CU STI ȘI CLASIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE

### 1. Lista parametrilor

#### 1.1. Documentație generală

Documentația generală, inclusiv descrierea vehiculului nou, reînnoit sau modernizat și utilizarea preconizată a acestuia, informații privind proiectarea, activitățile de reparație, exploatarea și întreținerea, fișa tehnică etc.

#### 1.2. Caracteristici structurale și mecanice

Integritatea mecanică și interfața dintre vehicule, inclusiv dispozitivele de ciocnire și tractare, coridoarele de trecere, rezistența structurii vehiculului și a dotărilor, de exemplu, scaunele, capacitatea de încărcare, siguranța pasivă, inclusiv rezistența interioară și exterioară la șoc

#### 1.3. Interacțiunea și calibrarea șinelor

Interfețele mecanice ale infrastructurii, inclusiv comportamentul static și dinamic, jocuri și toleranțe, gabaritul, mecanismul de rulare etc.

#### 1.4. Echipament de frânare

Articole de frânare, inclusiv sistemul de antipatinare, sistemul de control al frânării, performanțele frânării de serviciu, frâna de staționare și frâna de urgență

#### 1.5. Articole pentru călători

Instalații destinate uzului călătorilor și mediul configurat pentru aceștia, inclusiv ferestrele și ușile pentru pasageri, exigențele pentru persoanele cu mobilitate redusă etc.

#### 1.6. Condiții de mediu și efecte aerodinamice

Impactul mediului asupra vehiculului și impactul vehiculului asupra mediului, inclusiv condițiile aerodinamice, interfața dintre vehicul și zona limitrofă căii ferate a sistemului feroviar, precum și interfața cu mediul extern

1.7. Avertizarea externă, marcajele, cerințe privind funcțiile și integritatea software

Avertizări externe, marcaje, funcțiile și integritatea software, de exemplu, funcții legate de siguranță cu impact asupra comportamentului trenului, inclusiv asupra magistralei trenului

1.8. Rețeaua de alimentare cu curent electric și sistemele de control de la bord

Sistemele de propulsie, de alimentare cu curent electric și de control de la bord, la care se adaugă interfața vehiculului cu infrastructura de alimentare cu curent electric și toate aspectele legate de compatibilitatea electromagnetică

#### 1.9. Dotări, interfețe și mediu pentru personal

Dotările, interfețele, condițiile de lucru și mediu pentru personal existente la bord, inclusiv cabinele mecanicului de locomotivă, interfața mecanic/mașină

#### 1.10. Protecția împotriva incendiilor și evacuarea

#### 1.11. Întreținere

Dotări și interfețe pentru întreținere existente la bord

#### 1.12. Control-comandă și semnalizare la bord

Toate echipamentele existente la bord, necesare pentru a garanta siguranța și controlul-comanda mișcărilor trenurilor autorizate să circule pe rețea și efectele acestora asupra zonei limitrofe căii ferate a sistemului feroviar

#### 1.13. Cerințe operaționale specifice

Cerințe operaționale specifice pentru vehicule, inclusiv modul de funcționare în caz de avarie, recuperarea vehiculului etc.

#### 1.14. Articole referitoare la marfă

Exigențe specifice referitoare la marfă și mediu, inclusiv dotările specifice mărfurilor periculoase

NOTĂ: Explicațiile și informațiile de la pct. 1 au caracter informativ și nu reprezintă definiții ale parametrilor.

### 2. Clasificarea normelor

Normele naționale referitoare la parametri enumerați în pct. 1 sunt alocate uneia dintre următoarele 3 grupe de mai jos. Normele și restricțiile de natură strict locală nu se includ aici; verificarea lor implică verificări care vor fi stabilite de comun acord între operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură.

#### Grupa A

Grupa A include:

— standardele internaționale;

— normele naționale considerate a fi echivalente la nivel de siguranță feroviară cu normele naționale ale altor state membre ale Uniunii Europene.

#### Grupa B

Grupa B include toate normele care nu intră în domeniul de aplicare al grupei A sau al grupei C ori care nu au putut fi clasificate încă în vreuna dintre aceste grupe.

#### Grupa C

Grupa C include normele care sunt strict necesare și care sunt asociate cu caracteristicile infrastructurii tehnice în vederea asigurării unei utilizări în condiții de siguranță și interoperabilitate a rețelei vizate, de exemplu, gabaritul.



**CRITERIILE MINIME****care trebuie avute în vedere de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii atunci când notifică organismele**

1. Organismul în cauză, directorul său și personalul responsabil de efectuarea verificărilor nu pot interveni, fie direct, fie ca reprezentanți autorizați, în proiectarea, producția, construcția, comercializarea sau întreținerea constituenților de interoperabilitate ori a subsistemelor și nici în utilizarea lor. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între producător și organismul în cauză.

2. Organismul în cauză și personalul responsabil pentru verificări trebuie să efectueze aceste verificări la cel mai înalt nivel posibil de integritate profesională și competență tehnică și să se situeze în afara oricăror presiuni și interese, în special de ordin financiar, care le-ar putea afecta judecata sau rezultatele controlului, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

În special, organismul și personalul care sunt responsabili de verificări trebuie să fie independente, din punct de vedere funcțional, față de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română desemnată pentru a emite autorizații de punere în funcțiune în temeiul hotărârii, față de Organismul de Licențe Feroviar Român care acordă licențe în temeiul Ordinului ministrului transporturilor nr. 535/2007 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România și certificate de siguranță în temeiul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările ulterioare, și față de Organismul de Investigații Feroviar Român.

3. Organismul în cauză trebuie să folosească personalul și să posede mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod adecvat atribuțiile tehnice și administrative legate de verificări;

acest organism ar trebui să aibă, de asemenea, acces la echipamentul necesar pentru verificări excepționale.

4. Personalul responsabil de verificări trebuie să dețină:

— o pregătire tehnică și profesională adecvată;

— cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele legate de verificările pe care le efectuează și experiență suficientă în efectuarea lor;

— capacitatea de a întocmi certificatele, înregistrările și rapoartele din care este constituit dosarul formal al controalelor efectuate.

5. Independența personalului responsabil de verificări trebuie garantată. Niciun funcționar nu trebuie remunerat în funcție de numărul de verificări efectuate sau de rezultatele acestora.

6. Organismul în cauză trebuie să încheie asigurări de răspundere civilă, în afară de cazul în care această răspundere este asigurată de către stat în cadrul legislației interne sau de cazul în care verificările sunt efectuate direct de către stat prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

7. Personalul organismului în cauză este obligat să păstreze secretul profesional cu privire la informațiile obținute pe parcursul exercitării sarcinilor sale, dar nu și față de autoritățile administrative sau organele care anchetează accidente din statul membru al Uniunii Europene în care se efectuează aceste activități și nici față de organele de anchetă responsabile de investigarea accidentelor cauzate de defectarea constituenților de interoperabilitate sau a subsistemelor verificate, în temeiul hotărârii sau al oricărei alte dispoziții de drept intern pentru punerea în aplicare a hotărârii.

**DOSARUL****pentru depunerea unei cereri de derogare**

Atunci când depune o cerere de derogare, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii trebuie să prezinte următoarele documente:

a) o scrisoare oficială prin care Comisiei Europene i se comunică derogarea propusă;

b) un dosar, anexat la scrisoare, care să includă cel puțin:

— o descriere a lucrării, a bunurilor și a serviciilor care fac obiectul derogării, în care se precizează datele-cheie, locația geografică și zona operațională și tehnică;

— o referire exactă la STI sau la părți ale acestora pentru care este necesară o derogare;

— o referire exactă și detalii ale dispozițiilor alternative care vor fi aplicate;

— pentru cereri efectuate în temeiul art. 9 alin. (1) lit. a) din hotărâre, justificarea etapei avansate de dezvoltare a proiectului;

— justificarea derogării, incluzând motivele principale de natură tehnică, economică, comercială, operațională și/sau administrativă;

— alte informații care justifică cererea de derogare;

— o descriere a măsurilor pe care le propune Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru a promova interoperabilitatea finală a proiectului. În cazul unei derogări minore, această descriere nu este necesară.

Documentația trebuie furnizată în format tipărit și electronic, pentru a putea fi distribuită membrilor comitetului.

**PARTEA A**

Hotărâri abrogate, prevăzute la art. 35 din hotărâre:

— Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 18 din 9 ianuarie 2004, cu modificările și completările ulterioare;

— Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 529 din 23 iulie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

## TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003	Hotărârea Guvernului nr. 850/2003	Hotărârea Guvernului nr. 877/2010
Art. 1 alin. (1)	Art. 1 alin. (1)	Art. 1 alin. (1)
Art. 1 alin. (2)	Art. 1 alin. (2)	Art. 1 alin. (2)
—		Art. 1 alin. (3)
—		Art. 1 alin. (4)
Art. 2 teza introductivă	Art. 2 teza introductivă	Art. 2 teza introductivă
Art. 2 lit. a)—l)	Art. 2 lit. a)—l)	Art. 2 lit. a) și b) și e)—m)
		Art. 2 lit. c) și d)
Art. 2 lit. n) Art. 2 lit. o) Art. 2 lit. m) Art. 2 lit. p) —	Art. 2 lit. m) Art. 2 lit. n) Art. 2 lit. o) Art. 2 lit. p) —	Art. 2 lit. n) Art. 2 lit. o) Art. 2 lit. p) Art. 2 lit. q) Art. 2 lit. r)—z)
Art. 3, 4 și 5	Art. 3, 4 și 5	Art. 3, 4 și art. 5 alin. (1)—(3)
Art. 6 alin. (1)—(4)	Art. 6 alin. (1)—(4)	Art. 6 alin. (1)—(2)
—	—	Art. 7 și 8
Art. 7	Art. 7	Art. 9
Art. 8	Art. 8	Art. 10 alin. (1)
Art. 9	Art. 9	Art. 10 alin. (2)
Art. 10 alin. (1)—(3) — —	Art. 10 alin. (1)—(3) —	Art. 11 alin. (1)—(3) Art. 11 alin. (4) Art. 11 alin. (5)
Art. 11—13	Art. 11—13	Art. 12—14
Art. 14 alin. (1) și (2) Art. 14 alin. (3) Art. 14 alin. (4) și (5)	Art. 14 alin. (1) și (2) Art. 14 alin. (3) Art. 14 alin. (4) și (5)	Art. 15 alin. (1) și (2) Art. 20 Art. 30
—	—	Art. 15 alin. (2) și (3)
Art. 15 și 16	Art. 15 și 16	Art. 16 și 17
Art. 16 alin. (3)	Art. 16 alin. (3)	Art. 17 alin. (3)
—	—	—
Art. 18 —	Art. 18 alin. (1)—(3) —	Art. 18 alin. (1)—(3) Art. 18 alin. (4) și (5)
Art. 19	Art. 19	Art. 19
Art. 20	Art. 20	Art. 28
—	—	Art. 21—27
Art. 21	Art. 21	Mențiune privind transpunerea
—	—	Art. 29 alin. (4) și (5)
Art. 22	Art. 22	Art. 34
Art. 23	Art. 27	—
—	—	Art. 35
Anexele 1—6	Anexele 1—6	Anexele 1—6
—	—	Anexa 7
Anexa 7	Anexa 7	Anexa 8
—	—	Anexele 9—11

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR

## ORDIN

### pentru aprobarea Dispozițiilor generale de apărare împotriva incendiilor la ateliere și spații de întreținere și reparații

În conformitate cu prevederile art. 17 alin. (2) din Legea nr. 307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor, cu modificările ulterioare, ale art. 11 lit. c) din Regulamentul de organizare și funcționare al Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.490/2004 pentru aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare și a organigramei Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, cu modificările ulterioare, precum și cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1.016/2004 privind măsurile pentru organizarea și realizarea schimbului de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, precum și al regulilor referitoare la serviciile societății informaționale între România și statele membre ale Uniunii Europene, precum și Comisia Europeană, cu modificările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 7 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 30/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Administrației și Internelor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 15/2008, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul administrației și internelor** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Dispozițiile generale de apărare împotriva incendiilor la ateliere și spații de întreținere și reparații, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Prezentul ordin intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

\*

Prezentul ordin a fost adoptat conform procedurii de notificare prevăzute de Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE) nr. L 204 din 21 iulie 1998, cu modificările ulterioare.

Ministrul administrației și internelor,  
**Vasile Blaga**

București, 23 septembrie 2010.  
Nr. 211.

ANEXĂ

## DISPOZIȚII GENERALE

### de apărare împotriva incendiilor la ateliere și spații de întreținere și reparații

#### CAPITOLUL I

##### Scop și domeniu de aplicare

Art. 1. — (1) Dispozițiile generale de apărare împotriva incendiilor la ateliere și spații de întreținere și reparații, denumite în continuare *dispoziții generale*, stabilesc cerințele minime necesare pentru prevenirea și reducerea riscurilor de producere a incendiilor, asigurarea condițiilor necesare pentru limitarea propagării și dezvoltării acestora prin măsuri tehnice și organizatorice, asigurarea siguranței utilizatorilor și forțelor care acționează la intervenție, securității spațiilor și construcțiilor noi și a celor existente, destinate activităților permanente de întreținere și reparații ale aparaturii, echipamentelor, mașinilor, utilajelor, instalațiilor și altora similare, protecției conținutului acestora în caz de incendiu, precum și a mediului împotriva efectelor negative ale situațiilor de urgență determinate de incendii în acest tip de obiective.

(2) Prin *ateliere și spații de întreținere și reparații*, în sensul prezentelor dispoziții generale, se înțelege acele locuri, zone, încăperi independente sau în cadrul altor construcții, inclusiv ateliere mobile, amenajate și dotate cu utilaje și aparate necesare desfășurării activității pentru care au fost destinate.

(3) Prin *utilizatori*, în sensul prezentelor dispoziții generale, se înțelege personalul angajat, personalul care desfășoară activități de prestări servicii/întreținere, personalul colaborator și clienții.

Art. 2. — (1) Prevederile prezentelor dispoziții generale se aplică pe teritoriul României, pe întreaga perioadă de exploatare a atelierelor și spațiilor de întreținere și reparații, indiferent de titularul dreptului de proprietate.

(2) Modul de aplicare al prezentelor dispoziții generale se urmărește pe timpul:

a) activităților de control și verificare în scopul prevenirii incendiilor la construcții, procese, echipamente, sisteme care au rol în asigurarea cerințelor de siguranță a utilizatorilor și de securitate a construcțiilor, în caz de incendiu;

b) verificării planurilor construcțiilor existente, a documentațiilor tehnice pentru sistemele de siguranță a utilizatorilor și de securitate a construcțiilor în caz de incendiu, a căilor de acces și evacuare a utilizatorilor și forțelor de intervenție la incendiu, a surselor/rezervei de apă pentru incendii, a instalațiilor de ventilare și climatizare și a celorlalte sisteme/instalații/dispozitive de apărare împotriva incendiilor;

c) instruirii în domeniul apărării împotriva incendiilor a serviciilor private și voluntare pentru situații de urgență și a utilizatorilor;

d) depozitării, utilizării și manipulării materialelor combustibile.

Art. 3. — Prezentele dispoziții generale se completează cu prevederile specifice din Normele generale de apărare împotriva incendiilor, aprobate prin Ordinul ministrului administrației și internelor nr. 163/2007, și cu alte reglementări tehnice din domeniul prevenirii și stingerii incendiilor aplicabile exploatarea construcțiilor și instalațiilor utilitare aferente acestora, precum și construcțiilor cu destinație ateliere și spații de întreținere și reparații ale aparaturii, echipamentelor, mașinilor, utilajelor, instalațiilor și altora asemenea.

Art. 4. — Respectarea prevederilor prezentelor dispoziții generale se verifică pe timpul controalelor de prevenire a incendiilor executate la acest tip de obiective de șefii locurilor de muncă, de cadrele tehnice ori de personalul de specialitate propriu cu atribuții pe linia apărării împotriva incendiilor sau prin componenta preventivă a serviciului privat pentru situații de urgență, acolo unde acesta este constituit, în condițiile legii, de organele administrației publice locale prin componenta preventivă din cadrul serviciilor publice voluntare pentru situații de urgență, pentru operatorii economici și instituțiile publice subordonate consiliului local și de inspectorii de prevenire din inspectoratele pentru situații de urgență județene/al municipiului București.

Art. 5. — Conducătorul instituției/operatorului economic la nivelul căreia/căruia există ateliere și spații de întreținere și reparații, prin persoana desemnată de acesta, denumită în continuare *administrator*, are următoarele obligații principale sub aspectul apărării împotriva incendiilor:

a) stabilește, prin dispoziții scrise, responsabilitățile și modul de organizare în unitatea pe care o administrează și le aduce la cunoștință salariaților;

b) solicită, după caz, elaborarea documentației tehnice și includerea în aceasta a măsurilor de apărare împotriva incendiilor;

c) obține autorizațiile necesare pentru desfășurarea activităților conform legii;

d) asigură încadrarea personalului cu atribuții în domeniul apărării împotriva incendiilor;

e) asigură desfășurarea controalelor de apărare împotriva incendiilor organizate de către inspectoratele pentru situații de urgență județene/al municipiului București sau de către personalul prevăzut de lege;

f) ia măsuri pentru remedierea deficiențelor constatate, în condițiile legii;

g) asigură echiparea și dotarea cu mijloace tehnice de apărare împotriva incendiilor, prevăzute în documentația tehnică menționată la lit. b) sau de prezentele dispoziții generale.

## CAPITOLUL II

### Reguli și măsuri de prevenire a incendiilor

#### SECȚIUNEA 1

##### **Prevederi comune pentru ateliere și spații de întreținere și reparații**

Art. 6. — Administratorul asigură în permanență funcționarea mijloacelor tehnice de apărare împotriva incendiilor și a instalațiilor de protecție împotriva incendiilor la parametrii stabiliți în documentația tehnică corespunzătoare.

Art. 7. — Pe timpul lucrului în atelierele și spațiile în care se desfășoară activitățile de întreținere și reparații ale aparaturii, echipamentelor, mașinilor, utilajelor, instalațiilor și altora similare, trebuie luate măsuri de reducere a riscului de incendiu prin limitarea la strictul necesar a cantităților de materiale

combustibile și a eventualelor surse cu potențial de aprindere a acestora.

Art. 8. — Exploatarea sistemelor, instalațiilor, dispozitivelor, echipamentelor, aparatelor, mașinilor și utilajelor de orice categorie se face conform reglementărilor tehnice specifice, precum și instrucțiunilor producătorului.

Art. 9. — (1) Pe timpul desfășurării activității în ateliere și spații de întreținere și reparații, ușile de pe căile de evacuare se mențin în permanență descuiate.

(2) Prin proiect se admite adoptarea de soluții cu uși pe căile de evacuare prevăzute cu electromagneți acționați de centrale de detecție și semnalizare a incendiilor și de declanșatoare manuale, prevăzute cu surse de alimentare cu energie electrică de rezervă.

Art. 10. — În incinta atelierelor și spațiilor de întreținere și reparații, precum și în afara acestora trebuie să fie asigurate marcarea și semnalizarea, conform reglementărilor în vigoare, a:

- a) căilor de acces, de evacuare și intervenție;
- b) locurilor pentru fumat/de interdicere a fumatului;
- c) locurilor de adunare a utilizatorilor în caz de incendiu;
- d) locurilor de evacuare;
- e) locurilor de depozitare a bunurilor în caz de incendiu;
- f) locurilor de parcare;
- g) mijloacelor inițiale de intervenție.

Art. 11. — (1) Se interzice fumatul în ateliere și spații de întreținere și reparații.

(2) Fumatul este permis numai în locuri special amenajate în afara clădirii.

Art. 12. — (1) Lucrările cu foc deschis se execută numai după obținerea permisului de lucru cu foc și după luarea măsurilor de prevenire necesare, cu excepția atelierelor care au ca obiect de activitate executarea lucrărilor de acest gen.

(2) Permisul de lucru cu foc este emis în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 13. — Se interzice utilizarea buteliilor cu fluide tehnologice improvizate, necertificate conform legii, neechipate cu aparatură de măsură și control și neasigurate împotriva răsturnării.

Art. 14. — Se interzice utilizarea buteliilor de aragaz cu defecțiuni sau în stare avansată de uzură, neechipate cu aparatură de măsură și control și neasigurate împotriva răsturnării.

Art. 15. — Instalațiile utilitare aferente atelierelor și spațiilor de întreținere și reparații, precum și instalațiile tehnologice se exploatează potrivit reglementărilor tehnice și măsurilor specifice de apărare împotriva incendiilor, astfel încât acestea să nu constituie surse de inițiere și/sau de propagare a incendiilor.

Art. 16. — Instalațiile aferente atelierelor și spațiilor de întreținere și reparații trebuie să corespundă destinației, tipului și categoriei de importanță a construcției, precum și nivelului de risc de incendiu, să aibă nivelul de protecție corespunzător mediului în care sunt amplasate și să respecte prevederile din normele specifice de apărare împotriva incendiilor.

Art. 17. — Instalațiile tehnologice se exploatează cu respectarea strictă a instrucțiunilor și regulilor de utilizare, precum și a măsurilor de apărare împotriva incendiilor, stabilită de proiectanți și de producători/furnizori.

Art. 18. — Pe timpul exploatarea instalațiilor aferente atelierelor și spațiilor de întreținere și reparații sunt obligatorii:

- a) respectarea instrucțiunilor de funcționare;
- b) funcționarea cu sisteme, aparate și echipamente corespunzătoare pentru controlul și menținerea parametrilor;

c) întreținerea elementelor prevăzute pentru izolare termică sau electrică ori pentru separare;

d) respectarea termenelor stabilite pentru efectuarea lucrărilor de întreținere și reparații sau executarea necorespunzătoare a acestora;

e) executarea lucrărilor de întreținere și reparații sau a unor modificări numai de către personal autorizat;

f) utilizarea unor aparate/echipamente care să nu prezinte risc de incendiu și/sau de explozie;

g) asigurarea protecției la foc corespunzătoare față de materialele și substanțele combustibile existente în spațiul în care sunt utilizate.

Art. 19. — La terminarea programului de lucru în ateliere și spații de întreținere și reparații se efectuează următoarele operațiuni obligatorii:

a) întreruperea alimentării cu energie electrică, gaze, abur și altele asemenea a mașinilor, utilajelor, aparatelor, dispozitivelor care nu necesită funcționare permanentă;

b) verificarea închiderii tuturor robinetelor de gaz de pe conducte și recipiente;

c) evacuarea deșeurilor rezultate în urma desfășurării activității și efectuarea curățeniei la locul de muncă;

d) întreruperea iluminatului, cu excepția celui de siguranță;

e) încuierea și predarea cheilor la locurile stabilite de persoanele cu atribuții de conducere.

Art. 20. — (1) Instalațiile electrice se execută, se întrețin și se exploatează conform prevederilor reglementărilor tehnice de specialitate în vigoare.

(2) Orice modificare a instalațiilor electrice existente se realizează de către personal autorizat, pe bază de documentație tehnică.

Art. 21. — Instalația electrică se verifică periodic de persoane fizice sau juridice autorizate, conform reglementărilor specifice.

Art. 22. — La exploatarea instalațiilor și receptoarelor electrice se interzic:

a) înlocuirea siguranțelor, releelor de protecție și a întreruptoarelor automate cu altele necalibrate sau improvizate;

b) încărcarea instalației electrice — conductori, cabluri, întreruptoare, comutatoare, prize, transformatoare și altele asemenea peste sarcina maximă admisă;

c) realizarea unor contacte electrice imperfecte, care nu au rezistență de trecere comparabilă cu rezistența ohmică a conductorilor legați, sigure în timp și ușor de verificat;

d) asigurarea altui nivel de izolație decât cel al conductorilor la legăturile electrice;

e) supunerea legăturilor electrice la eforturi de tracțiune mai mari decât cele pentru care au fost dimensionate;

f) nepregătirea suprafețelor de contact ale conductorilor înainte de execuția legăturilor electrice prin mijloace adecvate;

g) executarea legăturilor electrice prin mijloace și metode neadecvate astfel încât să existe contacte imperfecte care să genereze supraîncălziri, perlări sau scântei;

h) lăsarea neizolată a capetelor conductorilor electrici, în cazul demontării parțiale a unei instalații;

i) folosirea legăturilor provizorii prin introducerea conductorilor electrici, fără ștecăr, direct în prize;

j) utilizarea prizelor, neprevăzute cu dispozitiv de protecție diferențială și de limitare a puterii, amplasate la distanță mai mică de 1,00 m de materiale combustibile, în depozitele și magaziiile cu materiale combustibile;

k) utilizarea receptorilor de energie electrică — radiatoare, reșouri, fiare de călcat, ciocane de lipit și altele asemenea, fără

luarea măsurilor de izolare față de materialele și elementele combustibile din spațiul sau încăperea respectiv/respectivă;

l) utilizarea lămpilor mobile/portative, alimentate prin cordoane improvizate și/sau uzate;

m) folosirea la corpurile de iluminat a filtrelor de lumină/abajururilor improvizate din carton, hârtie sau din alte materiale combustibile;

n) așezarea pe motoarele electrice a unor materiale combustibile precum cârpe, hârtii, folii de material plastic, lemne etc.;

o) utilizarea radiatoarelor și a reșourilor electrice neomologate ori în alte locuri decât cele stabilite prin instrucțiuni sau agremente tehnice;

p) folosirea în stare defectă, uzată și/sau cu improvizații a instalației electrice și/sau a receptorilor electrici;

q) suspendarea corpurilor de iluminat direct de conductorii de alimentare;

r) agățarea sau introducerea în interiorul panourilor, nișelor, tablourilor, canalelor sau a tunelelor electrice a obiectelor de orice fel;

s) depozitarea de obiecte și/sau materiale combustibile în posturile de transformare, în încăperile tablourilor generale de distribuție a energiei electrice, precum și sub/în cutiile tablourilor electrice;

t) efectuarea lucrărilor de întreținere, revizii și reparații de către personal necalificat și neautorizat;

u) exploatarea tablourilor electrice, releelor, contactoarelor, reostatelor de pornire, dozelor de derivație, conexiunilor motoarelor electrice și altora asemenea, fără carcase și capace de protecție.

Art. 23. — Instalațiile/Aparatele electrice trebuie să aibă gradul de protecție corespunzător condițiilor de mediu în care sunt exploatate, grad de protecție menținut pe întreaga perioadă de funcționare și utilizare în mediile respective, să nu prezinte defecțiuni și improvizații și să fie legate la pământ conform normelor în vigoare.

Art. 24. — Traseele cablurilor electrice trebuie astfel alese încât să se asigure protecția acestora împotriva deteriorărilor mecanice, a coroziunii, vibrațiilor și supraîncălzirii.

Art. 25. — Motoarele, corpurile de iluminat, întreruptoarele și altele asemenea care echipează atelierele și spațiile de întreținere și reparații trebuie să corespundă condițiilor de mediu în care se utilizează.

Art. 26. — (1) Exploatarea și întreținerea instalațiilor fixe de gaze naturale sau G.P.L. se asigură de proprietarul construcției în care sunt amplasate ateliere și spații de întreținere și reparații, dacă nu se prevede altfel în contractul, convenția sau în alt act juridic similar încheiat între proprietar/locator și chiriaș/locatar.

(2) Măsurile de apărare împotriva incendiilor se asigură de către proprietar/locator sau chiriaș/locatar, conform obligațiilor prevăzute în contractul, convenția sau în alt act juridic similar încheiat între părți.

Art. 27. — Instalațiile pentru G.P.L. se utilizează cu respectarea strictă a prevederilor normativelor în vigoare.

Art. 28. — (1) Elementele instalațiilor — conducte, robinete, arzătoare și altele asemenea se verifică periodic și se întrețin în bună stare de funcționare, înlăturându-se orice posibilitate de scurgere a gazelor.

(2) În cazul în care se constată miros de gaze, înainte de a se aprinde focul se aerisește încăperea respectivă, se depistează și se înlătură de către personal autorizat defectele care au provocat scăpările de gaze.

Art. 29. — (1) Aprinderea și stingerea focului se execută numai de personal instruit în acest scop.

(2) Pentru aceasta, la fiecare sobă se pune câte o etichetă, pe care se menționează, pe lângă ora de aprindere și stingere, următorul text: „Pentru aprinderea și stingerea focului răspunde: numele și prenumele persoanei”.

(3) La aprinderea și stingerea focului la aparate consumatoare de combustibili gazoși se respectă prevederile Normelor tehnice pentru proiectarea, executarea și exploatarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale, aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei nr. 5/2009, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 30. — Se interzice folosirea gazelor în sobele sau aparatele defecte și a căror etanșeitate a canalelor și coșului de evacuare a fumului nu este asigurată.

Art. 31. — (1) Exploatarea și întreținerea mijloacelor de încălzire locală permanente și provizorii pentru deservirea utilizatorilor sunt asigurate de proprietarul construcției în care sunt amplasate ateliere și spații de întreținere și reparații.

(2) Mijloacele de încălzire locală trebuie să fie omologate, certificate și adecvate spațiului în care sunt utilizate.

Art. 32. — În cazul în care se impune suplimentarea cu surse de încălzire, aceasta se realizează cu respectarea măsurilor de prevenire a incendiilor.

Art. 33. — Se interzice utilizarea surselor de încălzire cu flacără deschisă în spațiile de lucru cu pericol de incendiu și/sau de explozie.

Art. 34. — Materialele sau elementele combustibile din fața focarelor și cenușarelor se așază la distanță de minimum 1,25 m față de acestea, iar cele greu combustibile la 1,00 m.

Art. 35. — (1) În încăperile în care sunt amplasate sobele se interzice depozitarea unor cantități de combustibili solizi care să depășească consumul pentru 24 de ore.

(2) Depozitarea/Amplasarea materialelor combustibile se face la o distanță mai mare de 0,50 m la sobele cu acumulare de căldură.

(3) Este interzisă așezarea materialelor combustibile deasupra sobelor sau direct pe acestea.

Art. 36. — Mijloacele de încălzire locală cu combustibili solizi sau gaze, precum și rezervoarele de consum ale sobelor care utilizează combustibili lichizi, a căror protecție termică a fost asigurată de producător pe baza încercărilor efectuate și acceptată la omologarea produsului, pot fi amplasate la distanțe mai mici decât cele prevăzute mai sus, doar dacă acest lucru este precizat în instrucțiunile de folosire.

Art. 37. — În fața ușiței de alimentare a sobei cu combustibili solizi, pardoseala combustibilă se protejează cu tablă metalică având dimensiunile minime de 0,70 m x 0,50 m.

Art. 38. — (1) Înainte de utilizare, sobele și coșurile de fum trebuie verificate amănunțit, reparate, curățate și date în exploatare în perfectă stare de funcționare.

(2) Nu se admite utilizarea sobelor fără ușițe la focare și cenușare, defecte sau izolate necorespunzător față de elementele combustibile ale clădirilor.

Art. 39. — Este interzisă aprinderea focului în sobe prin stropire cu benzină, petrol sau alte lichide combustibile.

Art. 40. — Se interzice uscarea hainelor sau a altor materiale combustibile pe sobe ori în imediata lor apropiere.

Art. 41. — Nu se admite folosirea lemnului mai lungi decât vatra focarului sobei sau a cărbunilor cu o putere calorifică mai mare decât cea stabilită de producător.

Art. 42. — Cenușa se evacuează periodic într-un loc stabilit și amenajat în acest scop, fără pericol de incendiu și numai după ce se sting complet resturile de jar.

Art. 43. — Se interzice supraalimentarea cu combustibil a sobelor, astfel încât să se evite încălzirea excesivă a acestora.

Art. 44. — Gurile de alimentare cu combustibil a sobelor cu acumulare de căldură se amplasează în exteriorul atelierelor și spațiilor de întreținere și reparații.

Art. 45. — În ateliere și spații de întreținere și reparații se interzice folosirea sobelor fără acumulare de căldură.

Art. 46. — Amplasarea centralelor termice se realizează în conformitate cu prevederile reglementărilor tehnice specifice și cu prescripțiile producătorului/furnizorului.

Art. 47. — Exploatarea centralelor termice, precum și a instalațiilor de cazane aferente se efectuează numai de către personal calificat și autorizat.

Art. 48. — Punerea în funcțiune și exploatarea centralelor termice cu abur sau apă supraîncălzită se fac numai pe baza autorizației de exploatare, eliberată de Inspectoratul de Stat pentru Controlul Cazanelor, Recipientelor și Instalațiilor de Ridicat (*I.S.C.I.R.*).

Art. 49. — Punerea în funcțiune și exploatarea centralelor termice cu abur de joasă presiune și apă caldă până la 100°C se execută conform instrucțiunilor în vigoare.

Art. 50. — Se interzice depozitarea în centrala termică a unor utilaje sau materiale care nu au legătură cu exploatarea efectivă a acesteia.

Art. 51. — Aparatele pentru controlul temperaturii și presiunii din cazane și conducte, indicatoarele de nivel pentru combustibil, supapele de siguranță și altele asemenea se mențin în perfectă stare de funcționare.

Art. 52. — (1) Cazanele alimentate cu combustibil lichid se prevăd, în fața focarelor, sub injectoare, cu tăvi metalice umplute cu nisip, pentru colectarea eventualelor scurgeri provenite din instalații.

(2) Scurgerile accidentale de combustibil se colectează și se evacuează imediat în locuri special amenajate.

Art. 53. — Înainte de aprinderea combustibilului la injectoare se verifică focarul și se îndepărtează eventualele scurgeri de combustibil.

Art. 54. — Înainte de punerea în funcțiune a cazanelor, precum și după oprirea acestora, focarele și canalele de fum se ventilează timp de 10 minute, folosindu-se instalația prevăzută în acest sens sau instalația utilizată pentru evacuarea gazelor arse.

Art. 55. — Aprinderea combustibilului pulverizat în focarele cazanelor se efectuează fie electric, fie cu ajutorul unei torțe fixate pe o vergea metalică lungă de circa 80,00 cm, nefiind admise improvisațiile.

Art. 56. — Se interzice reaprinderea focului de la zidăria incandescentă a focarului sau de la flacăra altui arzător.

Art. 57. — Centralele termice care folosesc combustibil gazos se pun în funcțiune numai după verificarea arzătoarelor și numai dacă acestea corespund presiunii din conductele de gaze, în limitele prevăzute de norme.

Art. 58. — (1) Controlul etanșeității conductelor/instalațiilor/echipamentelor cu gaz se execută numai cu emulsie de apă și săpun.

(2) La apariția unei neetanșeități sau ruperi a unei conducte din sala cazanelor, se închide robinetul de pe conducta principală din exteriorul clădirii și se deschid ferestrele și ușile pentru aerisirea intensă a sălii.

Art. 59. — Aprinderea arzătoarelor cu gaze în focarele cazanelor de la centralele termice se face pe principiul „gaz pe flacăra”.

Art. 60. — Circuitul de alimentare al fiecărui arzător se prevede cu două robinete montate în serie, dintre care unul cu acționare manuală.

Art. 61. — Poziția ventilelor „închis” sau „deschis” se marchează vizibil.

Art. 62. — Pentru fiecare cazan se asigură efectuarea periodică a reviziei și lucrările de reparații potrivit termenelor prevăzute de normele I.S.C.I.R.

Art. 63. — (1) Sistemele de ventilare pentru evacuarea fumului și gazelor fierbinți, de climatizare se verifică și se întrețin periodic, conform instrucțiunilor producătorului/furnizorului și reglementărilor tehnice specifice.

(2) Sistemele de ventilare trebuie să asigure, în caz de incendiu, evacuarea fumului și gazelor fierbinți din clădire pentru a permite ieșirea utilizatorilor și accesul echipelor de intervenție în condiții de siguranță.

Art. 64. — Sistemele de ventilare natural organizată și sistemele de ventilare mecanică ale încăperilor în atmosfera cărora se degajă gaze, vapori, praf sau pulberi combustibile se întrețin și se utilizează astfel încât în exploatarea normală să se evite posibilitatea acumulării acestor substanțe în cantități ce pot prezenta pericol de incendiu ori explozie.

Art. 65. — Plasele de sârmă sau grătarele de protecție de la prizele de ventilare se mențin în bună stare astfel încât să împiedice pătrunderea diferitelor corpuri străine în canalele de ventilare.

Art. 66. — Amplasarea în încăperi a gurilor de absorbție se face în raport cu greutatea specifică a gazelor sau a vaporilor ce se evacuează, iar la ventilările locale, acestea trebuie să se afle cât mai aproape de locul de formare a vaporilor, a gazelor sau a pulberilor combustibile.

Art. 67. — Ventilatoarele montate în încăperile/zonile cu degajări de substanțe combustibile precum gaze, vapori sau praf care pot forma cu aerul amestecuri explozive sau care vehiculează astfel de substanțe se mențin în bună stare de funcționare și se prevăd cu protecții corespunzătoare mediului.

Art. 68. — Se interzice evacuarea, prin aceeași instalație de ventilare, a substanțelor combustibile și a celor inflamabile, precum și a substanțelor care, în amestec, pot provoca aprindere sau explozie.

Art. 69. — La exploatarea instalațiilor de ventilare se realizează măsuri pentru:

a) menținerea unei exhaustări continue și a unei viteze constante de circulație a aerului în canale pentru a se înlătura posibilitățile de formare a amestecurilor explozive;

b) interzicerea utilizării surselor de căldură sau scânteii la instalațiile amplasate în medii în care există praf, vapori ori gaze combustibile sau inflamabile;

c) întreținerea, verificarea și curățarea periodică de depunerile combustibile a canalelor, tubulaturii și a ventilatoarelor;

d) limitarea posibilităților de propagare a incendiilor prin canalele sistemului de ventilare, prin întreținerea în bune condiții a clapetelor antifoc prevăzute.

Art. 70. — La instalațiile de ventilare care prezintă pericol de incendiu sau explozie se mai respectă și următoarele măsuri specifice:

a) tubulatura de aspirație trebuie să asigure posibilitatea curățării ei fără dificultate;

b) conductele de ventilare trebuie să fie bine întreținute, pentru a nu permite scăpări de particule și de vapori inflamabili;

c) grătarele care se află deasupra canalelor de aspirație ce sunt dispuse sub podea trebuie executate din materiale care nu produc scânteii la lovire.

Art. 71. — (1) Înainte de începerea activității, instalațiile de ventilare/climatizare se verifică urmărindu-se în principal dacă acestea corespund destinației amenajării.

(2) La verificarea instalațiilor de ventilare/climatizare se ține cont de modul de funcționare a clapetelor antifoc, a etanșeităților la trecerea tubulaturii prin elemente de construcție, de modul de asigurare și funcționare a motoarelor de rezervă și altele asemenea.

Art. 72. — Instalațiile de protecție împotriva trăsnetului se mențin și se exploatează în bună stare de funcționare, conform prevederilor legale.

Art. 73. — Menținerea în stare corespunzătoare a instalațiilor și sistemelor de captare și scurgere la pământ a descărcărilor electrice atmosferice este obligatorie la construcții și instalații, utilaje și echipamente tehnologice, conform reglementărilor tehnice specifice.

Art. 74. — Verificarea și întreținerea instalațiilor de protecție împotriva trăsnetului se efectuează numai de personal specializat și autorizat, cu respectarea strictă a cerințelor reglementărilor tehnice în vigoare.

Art. 75. — Instalațiile de protecție împotriva trăsnetului se verifică periodic, conform unui grafic stabilit și cu respectarea prevederilor normativului de specialitate, urmărindu-se integritatea fizică, continuitatea și buna funcționare a tuturor elementelor componente: dispozitive de captare, conductoare de coborâre, prize de pământ și altele asemenea.

Art. 76. — Este obligatorie utilizarea sistemelor de captare și scurgere la pământ a electricității statice conform instrucțiunilor specifice și reglementărilor tehnice.

Art. 77. — (1) În ateliere și spații de întreținere și reparații căile de acces, evacuare și intervenție trebuie să respecte condițiile impuse de reglementările tehnice.

(2) Se interzice blocarea sau diminuarea gabaritului căilor de evacuare.

(3) Gabaritul căilor de evacuare trebuie asigurat în vederea exploatării facile de către toate categoriile de utilizatori.

Art. 78. — În ateliere și spații de întreținere și reparații, riscul de incendiu se identifică, se evaluează și se controlează conform prevederilor actelor normative specifice.

Art. 79. — Se interzice utilizarea instalațiilor și aparaturii electrice neomologate, necertificate ori cu defecțiuni și/sau improvizații.

Art. 80. — Se interzic depozitarea, chiar temporară, în ateliere și spații de întreținere și reparații, de materiale în cantități mai mari decât cele necesare consumului pe schimb, precum și depozitarea produselor finite în spațiile menționate anterior.

Art. 81. — Se asigură permanent curățarea de praf și pulberile ce se depun pe corpurile și conductele de încălzire, corpurile de iluminat, tubulaturile de ventilare și altele asemenea.

Art. 82. — Accesul autospecialelor pentru stingerea incendiilor trebuie asigurat permanent pe căi de circulație libere și practicabile.

Art. 83. — (1) La ateliere și spații de întreținere și reparații focul deschis se folosește în scopuri tehnologice.

(2) Se interzice lăsarea fără supraveghere a focului deschis.

Art. 84. — (1) Efectuarea lucrărilor de sudare, tăiere, lipire sau a altor asemenea operațiuni care prezintă pericol de incendiu se poate executa în spațiile respective numai după ce s-au luat măsuri pentru îndepărtarea sau protejarea materialelor combustibile, golirea, spălarea, blindarea traseelor de conducte ori a utilajelor, aerisirea sau ventilarea atelierelor și spațiilor de întreținere și reparații, dotarea locurilor de muncă cu mijloace de limitare și stingere a incendiilor.

(2) Lucrările menționate la alin. (1) se execută în conformitate cu prevederile art. 12.

(3) Permisul de lucru cu foc nu este obligatoriu dacă destinația spațiilor în care sunt efectuate lucrările este specifică operațiunilor de sudare, tăiere, lipire și altele asemenea.

(4) În toate cazurile prevăzute la alin. (1) sunt obligatorii instruirea personalului de execuție, control și supraveghere asupra măsurilor de apărare împotriva incendiilor, precum și informarea serviciului voluntar public/privat pentru situații de urgență.

Art. 85. — (1) Permisul de lucru cu foc prevăzut la art. 84 alin. (3) se întocmește în două exemplare, dintre care unul se înmânează șefului formației de lucru sau persoanei care execută operațiunile cu foc deschis, iar celălalt rămâne la emitent.

(2) Permisul de lucru cu foc este valabil o singură zi.

(3) La terminarea lucrului, permisul de lucru cu foc se predă de către executant emitentului.

Art. 86. — Șeful atelierului sau spațiului pentru întreținere și reparații în care se execută operațiuni cu foc deschis are obligația să asigure măsuri pentru:

- a) pregătirea locului;
- b) instruirea personalului;
- c) controlul după terminarea lucrării.

#### SECȚIUNEA a 2-a

##### **Prevederi specifice pentru ateliere și spații de întreținere și reparații**

###### **§ 1. Ateliere pentru prelucrarea lemnului**

Art. 87. — În atelierele pentru prelucrarea lemnului sunt interzise:

- a) fumatul;
- b) lucrările de sudare/lipire cu flacără;
- c) manipularea, depozitarea lichidelor combustibile ori a substanțelor inflamabile/explozive;
- d) executarea operațiilor de grunduire, vopsire, lăcuire;
- e) introducerea în ateliere a unor cantități de materii prime mai mari decât necesarul schimbului de lucru, precum și depozitarea în aceste spații a produselor finite.

Art. 88. — În scopul prevenirii acumulării de praf de lemn, atelierele pentru prelucrarea lemnului se prevăd cu instalații de ventilare naturală sau mecanică, completate cu instalații pentru captarea prafului, dotate cu sisteme de interblocaj între alimentarea lor cu energie electrică și cea a mașinilor și utilajelor din ateliere.

Art. 89. — Instalațiile electrice trebuie să respecte strict normele în vigoare în concordanță cu riscul de incendiu/explozie existent.

Art. 90. — Se interzice executarea, modificarea sau repararea instalațiilor de încălzire, iluminat ori forță în timpul lucrului în atelier sau când instalația de absorbție a prafului de lemn și rumegușului nu funcționează.

Art. 91. — (1) Încălzirea atelierelor se face cu instalații de încălzire centrală cu apă, abur sau aer cald.

(2) La atelierele mici, cu suprafața de maximum 300 m<sup>2</sup>, se pot utiliza sobe obișnuite cu acumulare de căldură, având ușițele de acces de la focar amplasate în afara încăperilor de lucru.

(3) Se interzice utilizarea sobelor fără acumulare de căldură, a radiatoarelor electrice sau a radianților, indiferent de tipul lor.

Art. 92. — (1) Toate mașinile, utilajele și instalațiile acționate electric trebuie legate la pământ, conform prevederilor legale.

(2) Acestea trebuie echipate și cu accesorii specifice de punere la pământ care să împiedice acumularea de energie electrostatică ce poate conduce la descărcări electrice și la aprinderea materialului lemnos de mici dimensiuni — așchii, rumeguș, praf de lemn.

Art. 93. — Utilajele și dispozitivele de ascuțit care produc scânteii se amplasează în încăperi care nu prezintă pericol de incendiu, separate de cele pentru prelucrarea materialului lemnos.

Art. 94. — (1) În atelierele cu suprafețe mai mari de 300 m<sup>2</sup> este interzisă încălzirea adezivilor sau a altor substanțe cu surse de căldură cu foc deschis ori cu radiatoare electrice.

(2) Această operație se execută numai în recipiente încălzite cu apă supraîncălzită, abur sau ulei diatermic.

Art. 95. — În atelierele cu suprafețe de maximum 300 m<sup>2</sup> este admisă utilizarea surselor de căldură cu foc deschis alimentate cu gaze sau a radiatoarelor electrice pentru încălzirea produselor menționate la art. 105, cu respectarea reglementărilor specifice și a următoarelor prescripții:

- a) depozitarea materialelor combustibile la distanțe mai mici de 1,50 m de sursa de încălzire este interzisă;
- b) operațiunea de încălzire trebuie supravegheată permanent, iar la încheierea ei sursa de căldură trebuie îndepărtată.

Art. 96. — (1) În atelier se introduce doar cantitatea de material lemnos necesară unei zile de lucru.

(2) În atelier, acesta se stivuește în mod ordonat, lăsând libere căile de acces și de evacuare.

(3) Depozitarea și stivuirea materialului lemnos se fac în spații stabilite în acest scop, cu respectarea măsurilor specifice de prevenire și stingere a incendiilor.

(4) Se interzice depozitarea sau uscarea materialului lemnos pe corpurile de încălzire ori în apropierea acestora.

Art. 97. — Lubrifianții se aduc numai în cantitățile necesare lucrărilor de ungere, evitându-se scurgerile pe utilaje sau pe pardoseală.

Art. 98. — Înainte de introducerea în mașini pentru prelucrare, materialele lemnoase se verifică cu atenție pentru înlăturarea eventualelor bucăți de metal care, în contact cu sculele de lucru, ar putea provoca scânteii.

Art. 99. — (1) Mașinile de prelucrat lemnul la care, pe timpul lucrului, se produc cantități mari de deșeuri lemnoase, se prevăd cu instalații de exhaustare și transport pneumatic al acestora.

(2) În cazul în care instalațiile prevăzute la alin. (1) nu funcționează, se interzice utilizarea mașinilor respective.

Art. 100. — (1) La sfârșitul fiecărui schimb, deșeurile de material lemnos se colectează și se evacuează în afara atelierului în spații special amenajate, cu respectarea măsurilor de prevenire și stingere a incendiilor.

(2) Când cantitățile acumulate sunt mari, evacuarea deșeurilor se face de mai multe ori într-un schimb.

(3) Periodic sau ori de câte ori este nevoie, trebuie curățat praful de lemn depus pe suprafețele orizontale ale construcției și pe instalațiile din aceasta.

(4) Praful de lemn se colectează și se depozitează separat de celelalte deșeuri.



(5) În timpul operațiilor prevăzute la alin. (1) — (4) activitatea de prelucrare a lemnului trebuie oprită.

Art. 101. — (1) La terminarea lucrului, șeful de atelier verifică următoarele:

- a) curățarea locurilor de muncă și a mașinilor;
- b) evacuarea tuturor deșeurilor și gunoaielor de orice natură;
- c) evacuarea materialelor combustibile care nu trebuie depozitate în atelier peste durata programului zilnic de lucru;
- d) oprirea tuturor utilajelor, a instalațiilor de exhaustare, de ventilare, a aparatelor electrice care nu necesită funcționare permanentă;
- e) scoaterea de sub tensiune a tuturor mașinilor, utilajelor și instalațiilor;
- f) funcționarea, acolo unde există, a iluminatului de siguranță;
- g) întreruperea instalației electrice de forță și de iluminat de la tabloul principal al atelierului;
- h) închiderea tuturor geamurilor și ușilor pentru a nu se crea tiraje de aer în cazul declanșării unui incendiu.

(2) În cazul în care una sau mai multe dintre aceste activități nu s-au executat, șeful de atelier este obligat să ia măsuri pentru îndeplinirea lor.

### § 2. Ateliere de prelucrări mecanice și de tinichigerie

Art. 102. — În atelierele de prelucrări mecanice și de tinichigerie se interzic:

- a) amplasarea materialelor combustibile sau a substanțelor inflamabile în apropierea mașinilor și utilajelor care produc scânteii prin polizare ori așchiere;
- b) folosirea sau lăsarea ciocanelor de lipit în apropierea materialelor combustibile;
- c) blocarea trecerilor și căilor de acces dintre utilaje cu materiale, semifabricate, piese finite sau scule;
- d) folosirea abajururilor din hârtie sau din alte materiale combustibile la corpurile de iluminat electric din dotarea atelierelor.

Art. 103. — Ciocanele de lipit în funcțiune se păstrează pe suporturi incombustibile.

Art. 104. — La controlul cutiilor de viteze, angrenajelor și altora asemenea nu se utilizează pentru iluminat flacăra deschisă, ci lămpi portative conectate la tensiuni de maximum 24 V.

Art. 105. — La executarea operațiilor de prelucrare a metalelor cu scule așchietoare se evită încălzirea excesivă a mașinilor-unelte și aruncarea șpanului sau a așchiilor încinse pe elemente ori materiale combustibile.

Art. 106. — (1) Prelucrarea metalelor sau aliajelor cu conținut de magneziu, aluminiu, titan și altele asemenea, ale căror pulberi sunt pirofore, se efectuează astfel încât să nu producă incendii.

(2) Deșeurile rezultate de la prelucrarea metalelor/aliajelor prevăzute la alin. (1) se colectează în recipiente închise și se distrug prin ardere în locuri special amenajate.

Art. 107. — Bumbacul, cârpele, câlții și alte materiale textile, îmbibate cu petrol, ulei sau alte lichide inflamabile de la curățarea pieselor și mașinilor, se colectează în recipiente metalice închise și se evacuează la sfârșitul programului de lucru în locuri special destinate.

Art. 108. — (1) În cazul executării operațiilor de întreținere a mașinilor-unelte se evită scurgerea și răspândirea lubrifianților pe utilaje, pardoseli și altele asemenea.

(2) La executarea operațiilor de curățare cu petrol a mașinilor sau pieselor componente, utilajul se oprește și se scoate de sub tensiune.

(3) Se interzice efectuarea lucrărilor cu benzină ori cu alți solvenți inflamabili în prezența surselor de foc deschis sau când este pericol să se producă descărcări electrice ori să se desprindă particule metalice incandescente.

Art. 109. — Pentru prevenirea descărcărilor electrostatice, toate părțile metalice ale mașinilor-unelte și utilajelor de orice fel se leagă la pământ.

Art. 110. — (1) Se interzice instalarea polizoarelor și a altor mașini care produc scânteii în locurile unde se pot degaja gaze sau vapori combustibili ori în imediata vecinătate a acestora.

(2) Toate polizoarele se prevăd cu ventilare de exhaustare.

(3) Dacă în aceeași încăpere se folosesc atât șaipe textile, cât și pietre de polizat, se iau măsuri de evitare a aprinderii scamelor de la scânteile pietrelor de polizat.

Art. 111. — (1) Degresarea, curățarea sau spălarea pieselor pregătite pentru lipire trebuie realizată numai cu soluții neinflamabile/incombustibile.

(2) În cazul în care procesul tehnologic cuprinde utilizarea de materiale inflamabile, operațiunile prevăzute la alin. (1) trebuie să se execute într-o încăpere separată, amenajată special în acest scop, cu respectarea strictă a măsurilor de prevenire a incendiilor sau exploziilor.

Art. 112. — (1) Decaparea cu acid azotic a pieselor din metale neferoase se face numai în nișe de decapare cu ventilare forțată pentru evacuarea vaporilor rezultați.

(2) Prepararea soluțiilor diluate din acizi concentrați pentru decapări se face doar de către personal calificat.

Art. 113. — (1) Lămpile cu benzină, sobițele pentru încălzit ciocanele de lipit, reșourile sau alte aparate cu foc deschis nu se lasă în funcțiune fără a fi supravegheate.

(2) La folosirea lămpilor de benzină se respectă următoarele reguli:

- a) alimentarea cu benzină se face după ce arzătorul s-a răcit complet, iar rezervorul se umple numai 3/4 din volum;
- b) dopul orificiului de alimentare se înșurubează bine și se prevede cu o garnitură corespunzătoare;
- c) aprinderea lămpii se face la cel puțin 5 m de orice material combustibil;
- d) lămpile se prevăd cu sistem de siguranță reglat la presiunea de lucru, iar cele cu rezervorul mai mare de 3 l se echipează cu manometre.

(3) Se interzic:

- a) reducerea presiunii prin șurubul pentru aer și prin orificiul de alimentare atunci când lampa este aprinsă;
- b) demontarea și repararea lămpilor lângă surse de foc deschis;
- c) golirea combustibilului din rezervor lângă surse de foc;
- d) folosirea lămpii în încăperi în care se află lichide combustibile, substanțe explozive sau surse de gaze combustibile.

### § 3. Ateliere de vulcanizare și de prelucrare a cauciucului

Art. 114. — În atelierele de vulcanizare se interzic fumatul și lucrul cu foc deschis.

Art. 115. — Atelierele de vulcanizare se prevăd cu instalații de ventilare corespunzătoare condițiilor de lucru existente.

Art. 116. — Cazanul de abur se montează într-o încăpere separată de atelierul de lucru.

Art. 117. — (1) Încălzirea atelierelor se realizează cu instalații cu apă caldă sau cu abur de joasă presiune ori cu alte mijloace certificate și adecvate spațiului.

(2) Radiatoarele și conductele instalației de încălzire se curăță zilnic, după terminarea programului de lucru, de praf, scame sau de alte corpuri combustibile.

Art. 118. — (1) Tablourile de distribuție a curentului electric trebuie să fie amplasate în exteriorul atelierului.

(2) Dacă în încăperile unde se execută operații de vulcanizare se degajă praf, instalațiile electrice trebuie să fie corespunzătoare condițiilor de lucru existente.

Art. 119. — (1) Plăcile cu rezistențe electrice se montează la distanță corespunzătoare față de materialele combustibile, se leagă la pământ și se prevăd cu termostate pentru evitarea supraîncălzirii.

(2) Se interzice depozitarea materialelor combustibile în jurul lor.

(3) După terminarea lucrului, plăcile cu rezistențe se deconectează de la tablourile electrice și se supraveghează până la răcirea completă.

Art. 120. — (1) Cantitățile de materiale combustibile necesare procesului tehnologic admise în atelier sunt numai cele corespunzătoare unui schimb de lucru.

(2) Acestea se depozitează la o distanță de minimum 1,00 m de instalațiile de încălzire sau de tratament termic.

(3) Materialele prelucrate se evacuează ritmic.

(4) Depozitarea camerelor auto sau a anvelopelor în ateliere este interzisă.

Art. 121. — (1) Polizoarele utilizate în procesul tehnologic se prevăd cu instalații de captare și evacuare a pulberii de cauciuc.

(2) Se interzice folosirea polizoarelor prevăzute la alin. (1) la materiale și piese care produc scântei.

#### § 4. Ateliere de vopsitorie și finisaj

Art. 122. — La atelierele de vopsitorie și finisaj în care se utilizează vopsele diluate cu solvenți inflamabili se respectă, în principal, următoarele reguli:

a) instalațiile electrice, de ventilare, motoarele utilizate trebuie să se conformeze strict prevederilor normative privind apărarea împotriva incendiilor în funcție de riscul de incendiu/explozie existent;

b) gurile de evacuare a aerului viciat se amplasează diferit față de prizele de aer curat. Se interzice racordarea respectivelor guri de evacuare la alte guri, canale sau coșuri;

c) încăperile de pulverizare a lacurilor pe bază de nitroceluloză se prevăd obligatoriu cu ventilare separată de cele pentru pulverizarea lacurilor poliesterice;

d) sistemul de ventilare se pune obligatoriu în funcțiune cu circa 10 minute înaintea începerii lucrului și se menține în funcțiune circa 15 minute după terminarea programului de lucru;

e) în cazul defectării sistemului de ventilare se întrerupe lucrul, utilajele se scot de sub tensiune, iar activitatea se reia numai după remedierea defectiunii;

f) cantitatea totală de materiale și substanțe de lăcuire admisă în atelier trebuie să fie egală cu cel mult necesarul pentru un schimb de lucru;

g) atunci când se schimbă felul materialului de lăcuire utilizat, toate instalațiile și utilajele de preparare, aplicare, uscare, ventilare și altele asemenea se curăță, în prealabil, de orice depuneri interioare;

h) materialul lemnos în curs de prelucrare se stivuiește în mod ordonat în locurile stabilite și marcate, pe cărucioare, palete, platforme, pardoseală;

i) prepararea materialelor de lăcuire se face în încăperi separate de restul atelierelor și cu cel puțin o ușă de acces direct în exterior.

Art. 123. — (1) Materialele de lăcuire se depozitează numai în încăperi special amenajate, izolate față de alte spații, conform normelor în vigoare.

(2) Întăritorul și grundul activ se depozitează separat de lacul poliesteric.

(3) Toate materialele și substanțele de lăcuire trebuie ferite de expunerea la acțiunile razelor solare, iar geamurile ferestrelor de la încăperile unde există asemenea materiale se vopsesc în culoarea albă.

Art. 124. — (1) Transportul materialelor de lăcuire în vase deschise este interzis, fiind admis a se face în recipiente metalice închise ermetic și asigurate împotriva vărsării conținutului.

(2) Imediat după golire recipientele se evacuează din atelier în locuri special destinate spălării și depozitării.

Art. 125. — (1) Cabinele de lăcuire prin pulverizare, realizate din materiale incombustibile, ușor de curățat, se prevăd în mod obligatoriu cu perdele de apă și filtru umed, iar pulverizarea se face numai cu ajutorul aerului comprimat, în prealabil curățat de impurități prin filtre.

(2) Se interzice cu desăvârșire folosirea oxigenului sau a vreunui gaz combustibil.

(3) În cazul pulverizării nitrolacului la cald, aerul comprimat se admite a fi încălzit la temperatura de maximum 50°C.

Art. 126. — (1) Cuptoarele de uscare se prevăd cu dispozitive:

a) de reglare automată a temperaturii;

b) de semnalizare a concentrațiilor periculoase;

c) pentru deconectarea încălzirii în cazul opririi ventilatoarelor;

d) de oprire a transportului în cuptoarele-tunel.

(2) La cuptoarele la care nu se pot realiza aceste dispozitive se supraveghează temperatura permanent cu ajutorul aparatelor de măsură și control.

Art. 127. — La fiecare cuptor se afișează temperatura de regim, punctul de aprindere a vaporilor și cantitatea maximă a pieselor ce pot fi introduse în cuptor, parametri care trebuie verificați și respectați cu strictețe pentru a nu fi depășiți.

Art. 128. — Părțile metalice ale cuptoarelor cu aer în circulație și care folosesc benzi rulante se leagă la pământ în scopul scurgerii electricității statice.

Art. 129. — La uscarea în aer liber se iau măsuri de înlăturare a oricăror surse de foc față de materialele vopsite.

Art. 130. — (1) Este interzisă folosirea dispozitivelor, aparatelor, uneltelor și sculelor neprotejate corespunzător sau care pot produce scântei prin funcționare, lovire ori frecare în spații sau în locuri cu risc de explozie.

(2) În spațiile cu pericol de incendiu sau de explozie se interzice accesul salariaților și al altor persoane fără echipament de protecție adecvat condițiilor de lucru.

Art. 131. — (1) Personalul trebuie să poarte încălțăminte care să nu producă scântei și îmbrăcăminte de protecție corespunzătoare, pe care trebuie să o mențină curată.

(2) La sfârșitul lucrului, îmbrăcăminte și încălțăminte de protecție se păstrează în afara atelierului de vopsitorie, în dulapuri metalice.

Art. 132. — (1) Se interzice intrarea personalului în ateliere cu brichete, chibrituri sau alte obiecte similare.

(2) Este interzis personalului din atelierul de vopsitorie să se apropie, în hainele de lucru, de surse de căldură.

Art. 133. — (1) Curățarea atelierului și utilajelor se face zilnic, la terminarea programului de lucru al ultimului schimb, folosindu-se scule care nu generează scântei.

(2) La sfârșitul fiecărei săptămâni de lucru se execută o curățenie generală în atelier: conducte, cabine de vopsire, corpuri de încălzire, corpuri de iluminat și altele asemenea.

Art. 134. — În atelierele de vopsitorie și finisaj se interzic fumatul și folosirea focului deschis.

Art. 135. — Prevederile art. 122—134 se aplică în ateliere de vopsitorie și finisaj care utilizează solvenți inflamabili.

#### § 5. Ateliere de întreținere și reparații auto

Art. 136. — Atelierele de întreținere și reparații auto se dotează cu instalații de ventilare și aerisire naturală sau mecanică pentru evacuarea vaporilor combustibili și a gazelor eșapate.

Art. 137. — (1) În atelierele de întreținere și reparații auto se introduce numai numărul de autovehicule prevăzut în proiect, asigurându-se spațiile minime între acestea impuse de procesul tehnologic și pentru evacuarea lor rapidă în caz de incendiu.

(2) Spațiile minime menționate la alin. (1) trebuie să fie de:

a) 1,20 m între două autovehicule așezate paralel (alături), precum și între ultimul autovehicul și perete;

b) 1,20 m între două autovehicule așezate unul în spatele celuilalt, distanță măsurată de la planul oblonului din spate al autovehiculului din față până la bara de protecție a autovehiculului din spate;

c) 1,50 m de la spatele autovehiculului la perete;

d) 1,00 m de la partea din față a autovehiculului la un banc de lucru amplasat la perete.

Art. 138. — Înainte de a se introduce autovehiculele în ateliere se scoate carburantul din rezervoare, depozitându-se în afara atelierelor, și se desfac legăturile la bornele acumulatorilor, în condițiile în care acestea reprezintă potențiale surse de generare de incendiu/explozie.

Art. 139. — Se interzice depozitarea în interiorul atelierelor de întreținere și reparații auto a recipientelor care conțin carbid, vopsele sau diluanți, cauciucuri, cherestea și a oricărui material inflamabil/combustibil.

Art. 140. — Degresarea, curățarea și spălarea pieselor în atelierele de întreținere și reparații auto se execută conform recomandărilor producătorului sau prevederilor din procesul tehnologic.

Art. 141. — (1) Petrolul lampant sau benzina se poate folosi numai în cantități mici la spălarea pieselor și numai în băi speciale, prevăzute cu capace și amenajate în locuri fără pericol de incendiu, ventilate corespunzător.

(2) Băile care folosesc cantități mari trebuie amplasate în încăperi separate, respectându-se cu strictețe normele de prevenire și stingere a incendiilor specifice — interzicerea fumatului, sudării, lipirii, tăierii, folosirii lămpilor de benzină și care au asigurată o bună aerisire realizată prin instalații mecanice de ventilare, hote de aspirație montate deasupra băii și altele asemenea.

Art. 142. — (1) Deșeurile combustibile precum uleiuri, unsori și altele asemenea, provenite de la mecanismele autovehiculelor aflate în revizie sau reparații, precum și cârpele îmbibate cu ulei, unsori și altele asemenea se colectează în vase metalice speciale acoperite cu capac și se evacuează din atelier la sfârșitul fiecărui schimb în locurile stabilite și amenajate pentru aceasta.

(2) Scurgerile de lichide combustibile de pe pardoseli se absorb cu nisip care se adună și se evacuează din atelier.

Art. 143. — (1) Executarea lucrărilor de sudare/lipire la autovehicule este admisă numai după pregătirea corespunzătoare a suprafețelor.

(2) Operația de sudare/lipire a rezervorului de benzină se poate face numai după purjarea acestuia cu abur, apă caldă și altele asemenea.

Art. 144. — În atelierele de întreținere și reparații auto se interzic:

a) sudarea sub autovehicul înainte de curățarea acestuia de ulei;

b) sudarea caroseriei fără a se lua măsuri de protecție a capitonajelor, conductelor de carburanți, elementelor instalației electrice;

c) folosirea canistrelor necorespunzătoare pentru carburanți, fără capac etanș, nerezistente, uzate sau din material plastic neantistatizat;

d) încercarea funcționării motoarelor în lipsa instalațiilor de ventilare;

e) blocarea spațiilor dintre autovehicule cu diverse materiale precum anvelope, jante și altele asemenea.

Art. 145. — (1) Pentru evacuarea rapidă a autovehiculelor în caz de incendiu se întocmește planul de evacuare, cu indicarea precisă a operațiilor ce trebuie efectuate și a utilajelor folosite în acest scop, asigurându-se mijloacele de tractare necesare.

(2) În scopul evacuării rapide, autovehiculele se mențin cu anvelopele umflate, cu excepția celor la care reparațiile impun demontarea roților.

(3) Este interzisă blocarea spațiilor dintre autovehicule.

(4) La terminarea programului de lucru se interzice lăsarea autovehiculelor în instalațiile de ridicat.

#### § 6. Ateliere pentru acoperiri metalice și șlefuit

##### A. Acoperiri metalice

Art. 146. — (1) Atelierele pentru acoperiri metalice se prevăd cu instalații de ventilare care nu permit formarea de amestecuri explozive.

(2) În cazul defectării instalațiilor de ventilare, se suspendă activitatea în spațiile respective până la efectuarea reparațiilor din cauză că în timpul unor procese chimice sau electrochimice se degajă hidrogen.

Art. 147. — În încăperile în care se execută operații tehnologice cu pericol de incendiu sau explozie, marcate cu plăci avertizoare realizate în conformitate cu standardele specifice, se interzic fumatul, intrarea cu foc deschis și producerea scânteilor.

Art. 148. — În apropierea barelor de curent pentru alimentarea băilor galvanice, precum și în încăperile grupurilor convertizoare și redresoarelor nu se depozitează materiale combustibile sau bune conducătoare de electricitate.

Art. 149. — La depozitarea, transportarea și manipularea substanțelor chimice care prezintă pericol de incendiu se respectă următoarele reguli:

a) substanțele se păstrează în ambalajul original;

b) damigenele cu acizi sau săruri în stare lichidă, cu etichete pe care se indică conținutul, denumirea chimică uzuală, densitatea ori concentrația, se păstrează în coșuri;

c) damigenele cu acid azotic nu se astupă ermetic din cauza gazelor de descompunere a acidului, se păstrează în coșuri metalice căptușite cu vată de sticlă în încăperi separate, bine aerisite, în care este interzisă depozitarea altor materiale;

d) se interzice depozitarea în ateliere a substanțelor chimice necesare în procesul tehnologic;

e) operațiunile de transvazare se execută numai sub nișă;

f) prepararea soluțiilor de lucru se execută numai de personal calificat, special instruit asupra pericolelor de incendiu pe care le prezintă manipularea substanțelor oxidante, a acizilor minerali concentrați și a substanțelor cu pericol de autoaprindere.

Art. 150. — În cazul constatării unor defecțiuni la utilaje și instalații, care pot antrena scurgeri de substanțe combustibile,

scurtcircuite sau degajări periculoase de căldură, se iau măsuri imediate de remediere.

#### B. Șlefuire și polizare mecanică

Art. 151. — Se interzice amplasarea atelierelor de șlefuire și polizare mecanică în atelierul de acoperiri metalice.

Art. 152. — (1) În atelierelor de pregătire mecanică a suprafețelor în vederea operațiilor de acoperire metalică, toate utilajele și instalațiile de polizare și cele de șlefuire-lustruire prevăzute se prevăd cu instalații de desprăfuire.

(2) Aceste instalații se dotează cu sisteme de reținere și colectare a prafului, asigurându-se curățarea lor periodică.

Art. 153. — (1) Sistemele de desprăfuire uscată, inclusiv conductele de aspirație prin care s-au vehiculat scame textile, se curăță obligatoriu înainte de începerea lucrului; aceleași măsuri se aplică și conductelor de ventilare ale sistemelor de desprăfuire umedă.

(2) Depunerile de praf și scame din tubulatura de ventilare și de pe pereți, curățate periodic după un grafic întocmit în acest scop, se colectează în recipiente metalice cu capac, care se golesc în spații special destinate.

Art. 154. — (1) În compartimentele de polizare cu șaibe textile, precum și în camerele de pregătire a șabilelor textile se interzic fumatul, lucrul cu foc deschis și funcționarea oricărui utilaj care poate genera scânteii sau temperaturi ridicate.

(2) Este interzisă pregătirea șabilelor textile în compartimentele de polizare, această operațiune executându-se numai în încăperi izolate, special amenajate și numai de către personal calificat și instruit asupra pericolelor de incendiu specifice.

Art. 155. — Se interzice lucrul, în același timp, cu șaibe textile și șaibe ce produc scânteii dacă acestea sunt racordate la același sistem de desprăfuire.

#### C. Degresarea și decaparea suprafețelor metalice

Art. 156. — (1) Utilizarea solvenților organici inflamabili pentru degresare se admite numai în ateliere mici care utilizează cantități reduse (1—2 l de solvenți).

(2) Se utilizează degresarea în detergenți sau în băi de tricloretilenă ori percloretilenă rece, cu capace de închidere și prevăzute cu serpentine de răcire cu apă și sistem local de aspirație.

(3) La degresarea în soluții alcaline se iau măsuri de împiedicare a aprinderii amestecului exploziv de hidrogen și oxigen format la suprafața băii.

(4) La băile de degresare electrolitică se înlătură spuma formată la suprafața pentru a se evita cumulara amestecului exploziv de hidrogen și oxigen.

(5) Revizia interioară a băilor și rezervoarelor se execută numai după ce au fost golite și curățate prin purjare.

Art. 157. — (1) Băile de decapare se prevăd cu instalație de ventilare mecanică individuală.

(2) Se admite un ventilator comun doar în cazul unor instalații complexe în care se colectează vapori de la aceleași tipuri de băi.

#### § 7. Ateliere electrice și de bobinaj

Art. 158. — În ateliere electrice de întreținere se interzice executarea de improvizatii la instalațiile electrice și nu se folosesc aparate și receptoare supradimensionate sau necorespunzătoare.

Art. 159. — Impregnarea bobinajelor, motoarelor sau transformatoarelor se execută în încăperi separate, bine aerisite, cu instalații de forță și iluminat corespunzătoare mediului de lucru.

Art. 160. — Pentru uscarea bobinajelor, motoarelor sau transformatoarelor nu se utilizează radiatoare ori becuri cu puteri mari care să suprasolicite instalația electrică.

Art. 161. — În atelierelor de bobinaj uscarea se face în cuptoare special amenajate în acest scop, cu încălzire indirectă și cu asigurarea unei ventilări corespunzătoare.

Art. 162. — Ciocanele electrice de lipit utilizate în atelierelor de bobinaj, când sunt în stare de funcționare, se păstrează pe suporturi incombustibile.

Art. 163. — În atelierelor de bobinaj se interzice lăsarea în funcțiune, nesupravegheate, a aparatelor cu foc deschis folosite pentru încălzirea ciocanelor de lipit.

#### § 8. Ateliere pentru sudarea și tăierea metalelor

Art. 164. — (1) Generatorul/Tubul de acetilenă și tubul de oxigen aferent care alimentează un singur post de lucru se amplasează într-o boxă din materiale incombustibile prevăzută cu ventilare naturală.

(2) Spațiile destinate generatorului/stațiilor de acetilenă se marchează cu indicatoare de securitate, conform prevederilor standardelor specifice.

(3) În timpul lucrărilor de sudare este interzisă folosirea hainelor, mănușilor sau a altor materiale cu urme de grăsimi, uleiuri, benzină, petrol și altele asemenea.

Art. 165. — În cazul sudării oxiacetilenice generatoarele de acetilenă transportabile se instalează în aer liber, în afara încăperii în care se sudează, ferite de razele solare și de sursele de foc deschis.

Art. 166. — În cazuri justificate tehnic se admite instalarea unui singur generator de acetilenă transportabil cu debit maxim de 3,20 m<sup>3</sup>/h numai în încăperi în care se execută lucrări de reparații, montaj sau întreținere cu caracter temporar, cu respectarea următoarelor condiții:

a) generatorul să fie verificat și să aibă placa de timbru;

b) încărcătura de carbid să nu depășească 4,00 kg, iar încăperea să aibă un volum minim de 300 m<sup>3</sup> și să fie bine ventilată;

c) utilizarea și supravegherea generatorului să fie asigurate de personal calificat și autorizat în acest scop;

d) distanța de la generator și butelia de oxigen până la flacăra de sudare sau la orice sursă de căldură cu temperaturi peste 500°C trebuie să fie de minimum 10,00 m, iar între generator și butelia de oxigen de minimum 5,00 m;

e) utilajele la care se lucrează cu flacăra sau care produc scânteii în timpul funcționării se opresc pe toată perioada amplasării generatorului în încăpere.

Art. 167. — Se interzice instalarea generatoarelor de acetilenă transportabile în locuri unde există surse de căldură și foc deschis.

Art. 168. — Atelierelor de sudare și tăiere a metalelor se dotează cu dispozitive de aprindere, vase cu apă rece curată pentru răcirea becului arzătorului în caz de supraîncălzire, precum și cu suporturi cu cârlig pentru agățarea arzătorului în timpul întreruperii lucrului.

Art. 169. — În atelierelor de sudare și tăiere a metalelor se interzic recipiente sau vase care conțin substanțe combustibile ori lichide inflamabile.

Art. 170. — Arzătoarele (sulfaiurile) de sudare se controlează înainte de începerea și la terminarea lucrului, pentru ca robinetele de oxigen și acetilenă să se închidă perfect.

Art. 171. — La efectuarea operațiilor de sudare de orice fel — autogenă, electrică sau de gaze, se interzic:

a) sudarea conductelor și aparatelor aflate sub presiune de gaze, lichide și aer, precum și a celor sub tensiune electrică;

b) agățarea arzătorului aprins de butelia cu gaze, generator sau materiale combustibile;

c) demontarea, curățarea și asamblarea generatoarelor mobile de acetilenă în ateliere, precum și folosirea acestora fără filtre și supape hidraulice de siguranță umplute cu apă la nivelul corespunzător;

d) dezghețarea generatorului de acetilenă cu flacără deschisă sau obiecte incandescente;

e) așezarea cablurilor electrice pentru sudare împreună cu furtunurile și conductele pentru sudare cu gaze;

f) contactul buteliilor, conductelor și furtunurilor cu uleiuri, vaselină sau alte grăsimi, precum și cu mâna sau cu obiecte îmbibate cu aceste substanțe;

g) descărcarea generatorului de acetilenă, precum și curățarea furtunurilor în încăperi;

h) reînceperea sudării după întrerupere fără ca în prealabil să se fi aerisit încăperea în care se sudează.

Art. 172. — Se interzic deplasarea cu arzătorul aprins în afara zonei de lucru, precum și urcarea pe scări, schele și altele asemenea.

Art. 173. — (1) La întreruperi ale lucrului care depășesc 10 minute, se închid robinetele buteliei de oxigen și ale generatorului de acetilenă sau de la punctele de distribuție, când alimentarea cu gaze se face de la conducte.

(2) La întreruperea lucrului pe o perioadă mai îndelungată (o noapte sau zi de repaus) se evacuează carbidul din generator.

Art. 174. — În cazul șocurilor produse de întoarcerea flăcării se impun următoarele măsuri:

a) se închid imediat robinetele pentru acetilenă și oxigen;

b) se introduce becul într-un vas cu apă rece curată;

c) se purjează furtunul pentru acetilenă;

d) se desfundă becul cu sârmă din metal moale sau se schimbă;

e) se verifică dacă nivelul apei din supapa de siguranță este la înălțimea robinetului de control.

Art. 175. — Lucrările de sudare la instalații, rezervoare, recipiente ori conducte prin care s-au vehiculat sau în care s-au depozitat substanțe combustibile ori vapori inflamabili se execută numai după golirea, aerisirea, spălarea, umplerea cu apă sau gaz inert, precum și izolarea acestora prin flanșe oarbe de restul instalațiilor și numai după obținerea rezultatelor analizelor de laborator.

Art. 176. — (1) În spațiile unde se sudează, materialele și substanțele combustibile transportabile se îndepărtează la distanță de minimum 10,00 m de locul operațiunii.

(2) Materialele care nu pot fi îndepărtate, precum și elementele de construcție combustibile se umezesc cu apă sau se protejează cu panouri incombustibile.

(3) Se verifică și se iau măsuri ca sursele de aprindere precum scânteii, particule incandescente să nu pătrundă, prin deschiderile din pereți sau prin pardoseală, la materiale combustibile aflate în încăperile alăturate sau la o cotă inferioară.

Art. 177. — (1) Periodic și după terminarea lucrului se verifică dacă nu s-au creat focare de incendiu.

(2) Toate materialele și elementele care au fost protejate împotriva aprinderii se verifică dacă sunt în stare intactă.

Art. 178. — (1) La executarea lucrărilor de sudare și/sau tăiere oxiacetilenică a pieselor, instalațiilor și altora asemenea se curăță în prealabil urmele de uleiuri, resturile textile precum bumbac, câlți și altele asemenea.

(2) În ceea ce privește piesele vopsite, acestea se curăță de vopsea pe o porțiune de minimum 0,10 m în jurul punctelor de lucru.

Art. 179. — Lucrările de sudare și/sau de tăiere oxiacetilenică la instalații electrice se execută numai după scoaterea de sub tensiune a acestora și luarea măsurilor împotriva conectării lor accidentale la rețea.

Art. 180. — În atelierele de sudare se interzice executarea concomitentă a lucrărilor de sudare electrică și de sudare sau tăiere cu flacără oxiacetilenică.

Art. 181. — Operațiile de sudare și tăiere a metalelor cu aparate și instalații speciale, altele decât cele electrice sau oxiacetilenice, se execută respectându-se atât normele de mai sus, cât și cele stabilite de producător/furnizor.

Art. 182. — (1) Recipientele (buteliile) încărcate cu fluide tehnologice, prevăzute cu inele de cauciuc și capace de protecție, se amplasează la cel puțin 1,00 m de corpurile de încălzire ale instalațiilor de încălzire centrală și la minimum 10,00 m față de sobe sau alte surse de foc deschis, scânteii și altele asemenea, fixate în poziție verticală în brățări (coliere) speciale.

(2) Se interzice depozitarea recipientelor/buteliilor în aer liber sub acțiunea directă a razelor solare sau în locuri umede ori cu acțiune corosivă.

(3) Este interzisă utilizarea recipientelor/buteliilor de gaze fără reductoare de presiune.

Art. 183. — (1) Reductoarele de presiune se verifică înaintea folosirii, trebuind să fie etanșe.

(2) Se interzice folosirea reductoarelor de presiune dacă:

a) prezintă urme de uleiuri sau alte grăsimi;

b) au garnitura de etanșare defectă;

c) filetul piuliței olandeze de racordare este defect;

d) manometrele lipsesc sau sunt defecte.

(3) Reductoarele de presiune și manometrele se întrețin și se repară numai de persoane autorizate.

Art. 184. — (1) Furtunurile de cauciuc se folosesc conform destinației lor, cu respectarea prevederilor standardelor specifice.

(2) Fixarea capetelor furtunurilor la aparatele de sudură se face etanș, prin coliere metalice strânse bine.

(3) La supapele hidraulice de siguranță, furtunurile se racordează cât mai strâns, fără a se fixa în coliere.

(4) Controlul etanșeității la furtunurile pentru acetilenă se execută obligatoriu folosindu-se numai emulsie de săpun în apă.

(5) Se interzice folosirea furtunurilor murdare de uleiuri sau de alte grăsimi, fisurate ori crăpate.

Art. 185. — Conductele de acetilenă și cele de oxigen se vopsesc și se marchează în conformitate cu prevederile standardelor specifice.

Art. 186. — (1) Curățarea generatorului de acetilenă de resturile de carbid se execută cu unelte din lemn sau alamă.

(2) Nămolul și resturile descompuse de carbid se evacuează din încăperi în containere speciale și se depun în gropi amenajate în locuri fără pericol de incendiu, marcate în conformitate cu prevederile standardelor specifice.

(3) Se interzice cu desăvârșire evacuarea subproduselor menționate la alin. (2) în conductele de canalizare sau păstrarea lor în încăperi.

Art. 187. — (1) Se interzice manevrarea buteliilor de oxigen cu mâini, scule sau echipamente murdare de uleiuri, vaseline și alte produse grase.

(2) Reductoarele pentru oxigen se utilizează numai la buteliile care conțin acest gaz.

Art. 188. — (1) Corpurile agregatelor pentru sudare electrică și ale transformatoarelor, carcasa tablourilor de distribuție, mesele pentru sudare, piesele supuse sudării trebuie legate electric la pământ.

(2) Punerea la pământ a instalațiilor transportabile de sudare electrică se execută înainte de începerea lucrului, iar contactul la locul de fixare trebuie bine realizat.

(3) Se interzice lucrul cu agregate care au cablurile electrice și cleștele portelectrod defecte sau cu izolația deteriorată.

(4) Este interzisă așezarea cablurilor electrice în locuri umede, lângă sau împreună cu alte conducte ori tubulaturi prin care se transportă gaze combustibile sau oxigen.

Art. 189. — Pentru protecția instalației electrice de sudare împotriva suprasarcinilor și a scurtcircuitelor trebuie folosite siguranțe fuzibile la intensitatea nominală maximă admisibilă.

Art. 190. — Capetele electrozilor în stare caldă se depun în vase metalice sau pe platforme incombustibile.

Art. 191. — Pe timpul sudării electrice cu arc deschis, materialele combustibile trebuie protejate pe o distanță de 10,00 m de locul unde se execută operația.

Art. 192. — La întreruperea operației de sudare electrică, aparatele se scot de sub tensiune.

#### § 9. Ateliere de tapițerie

Art. 193. — În atelierele de tapițerie sunt interzise operațiunile de curățare a materialelor — stofe, pânză cu produse inflamabile precum benzină, neofalină și altele asemenea.

Art. 194. — Pregătirea materialelor precum lână, vată, păr, burete, zegras și altele asemenea se execută în încăperi separate, prevăzute cu instalații de ventilare.

Art. 195. — Materialele textile și semifabricatele din lemn folosite la executarea decorurilor trebuie ignifugate și însoțite de buletinul de ignifugare emis în condițiile legii.

Art. 196. — La terminarea programului de lucru, mașinile de cusut electrice se scot de sub tensiune, se curăță depunerile de praf, de scame și altele asemenea de pe instalațiile de iluminat, încălzire, de forță și de pe pereți și se evacuează deșeurile.

Art. 197. — În atelierele de tapițerie se interzic fumatul și folosirea focului deschis.

#### § 10. Ateliere de croitorie

Art. 198. — (1) Instalația de iluminat din ateliere se realizează de tip etanș, asigurându-se înlăturarea zilnică a prafului de pe aceasta.

(2) Prin amplasarea utilajelor specifice în ateliere și a elementelor de mobilier necesare — mese de croit, de călcat, scaune — trebuie să fie asigurate culoarele de evacuare în caz de incendiu pentru personal.

Art. 199. — (1) Mașinile de cusut acționate electric, prizele, ștecărele și fișele de conectare se mențin în stare perfectă de funcționare, nefiind permise niciun fel de improvizații.

(2) Totodată, se asigură protejarea cablurilor electrice pentru evitarea deteriorărilor care pot conduce la scurtcircuite și electrocutări.

Art. 200. — La terminarea programului de lucru sau când funcționarea mașinilor de cusut este întreruptă pentru o perioadă mai mare de timp, acestea se scot de sub tensiune.

Art. 201. — Toate deșeurile de materiale precum pânză, stofă, lână, catifea, bumbac, vată, zegras și altele asemenea, rezultate din activitatea productivă, se strâng în containere speciale și se evacuează din ateliere la sfârșitul programului de lucru, depozitându-se în locurile special amenajate pentru colectarea lor.

Art. 202. — Operațiile de curățare a materialelor precum stofă, pânză, draperii și altele asemenea cu benzină, neofalină și alte lichide inflamabile se fac în aer liber sau în încăperi separate, ferite de orice sursă de foc, cu ventilație normală, naturală ori mecanică, numai la lumina zilei.

Art. 203. — (1) Pe durata efectuării operațiilor de călcat, fiarele electrice de călcat se așază pe suporturi izolante, iar după folosire se deconectează de la sursa de curent.

(2) Înainte de terminarea programului de lucru, fiarele de călcat și suporturile respective se lasă să se răcească, apoi se depozitează într-un spațiu fără pericol de incendiu.

Art. 204. — De asemenea, în spațiile unde se desfășoară operațiuni de călcat manual se interzic:

a) utilizarea mașinilor electrice de călcat care prezintă deteriorări ale cablurilor de alimentare cu energie electrică, ștecărelor;

b) păstrarea rufelor în cantități mai mari decât cele supuse strict acestei activități.

Art. 205. — La călcarea obiectelor din materiale textile în a căror compoziție intră fibre sintetice, care nu permit o temperatură ridicată, se utilizează mașini electrice de călcat cu cablurile de alimentare prevăzute cu întreruptoare, spre a se opri curentul electric atunci când se depășește temperatura necesară, sau aparate de călcat cu sistem de reglaj pentru diverse tipuri de materiale.

Art. 206. — Se interzice depozitarea materialelor în apropierea sistemelor de încălzire.

Art. 207. — Pentru utilajele care în timpul funcționării produc electricitate statică se verifică legarea la pământ a acestora.

Art. 208. — Se asigură curățarea tubulaturii de evacuare a scamelor de la mașini, acolo unde este prevăzută o asemenea instalație, cel puțin o dată pe lună.

Art. 209. — Se asigură curățarea instalațiilor electrice montate aparent de scamele și praful rezultate din activitatea productivă cel puțin o dată pe săptămână.

Art. 210. — La terminarea schimbului de lucru se evacuează deșeurile rezultate din procesul de producție în locuri special destinate.

#### § 11. Ateliere de cizmărie

Art. 211. — Materialele, adezivii și vopselele necesare tehnologic se introduc în atelier numai în cantități care corespund unei zile de lucru.

Art. 212. — Aplicarea adezivilor și vopselelor necesare în procesul tehnologic se execută numai sub hote prevăzute cu ventilație eficientă.

Art. 213. — În atelierele de cizmărie se interzic fumatul și focul deschis.

Art. 214. — Încălzirea atelierelor de cizmărie se realizează numai cu mijloace certificate și corespunzătoare mediului de lucru.

#### § 12. Ateliere de spălătorie-vopsitorie

Art. 215. — Spălarea și vopsirea materialelor textile se execută cu respectarea strictă a măsurilor de prevenire și stingere a incendiilor privind folosirea focului deschis.

Art. 216. — Se interzice folosirea substanțelor inflamabile în operațiunile de spălare/curățare/vopsire.

Art. 217. — Uscarea materialelor textile provenite din operațiunile de spălare/curățare/vopsire se execută în atelier numai în cantități ce nu depășesc volumul unei zile de lucru.

Art. 218. — Suporturile pentru uscarea materialelor textile se amplasează la minimum 15,00 m de cazan.

Art. 219. — (1) Mașinile de spălat și fiarele de călcat electrice se leagă la pământ.

(2) La folosirea fiarelor de călcat electrice se respectă prevederile art. 203—205.

Art. 220. — La mașinile de uscat, presele hidraulice cu încălzire electrică, calandre și alte utilaje încălzite cu abur sau rezistență electrică se verifică faptul ca, după terminarea lucrului, să fie îndepărtate toate produsele textile.

Art. 221. — La terminarea programului de lucru în spațiile destinate activităților de spălătorie-uscătorie și în călcătorii:

- a) se deconectează toate aparatele și mașinile electrice, utilizate în activitățile desfășurate în aceste spații, de la alimentarea cu energie electrică;
- b) se evacuează toate deșeurile și se face curățarea locului de muncă;
- c) se întrerupe iluminatul artificial, se încuie încăperile și se predau cheile persoanelor desemnate pentru acest scop.

### CAPITOLUL III

#### Mijloace de primă intervenție și dotare

Art. 222. — (1) Prima intervenție este asigurată cu stingătoare portative/mobile adecvate riscului de incendiu local, amplasate vizibil, ușor accesibile, de regulă în apropierea căilor de acces/evacuare.

(2) Personalul special desemnat trebuie să fie bine pregătit să utilizeze mijloacele de stingere.

Art. 223. — (1) Spațiile destinate atelierelor de întreținere și reparații se dotează cu mijloace tehnice de apărare împotriva incendiilor, conform proiectelor tehnice, prevederilor normelor de dotare și reglementărilor tehnice de specialitate în vigoare.

(2) Mijloacele tehnice de apărare împotriva incendiilor se mențin permanent în stare de utilizare la parametrii proiectați.

Art. 224. — Mijloacele tehnice de apărare împotriva incendiilor utilizate de personalul de pe locurile de muncă și/sau de forțele de intervenție se amplasează cu respectarea următoarelor cerințe:

- a) înălțimea de montare și greutatea acestora să fie pe măsura capacităților fizice ale persoanelor care le utilizează;
- b) să fie bine fixate și să nu împiedice evacuarea persoanelor în caz de incendiu.

Art. 225. — (1) Mijloacele tehnice de apărare împotriva incendiilor se marchează în conformitate cu prevederile reglementărilor tehnice și ale standardelor specifice.

(2) Pe timpul exploatarei se asigură vizibilitatea și lizibilitatea marcajelor.

Art. 226. — Mijloacele tehnice de apărare împotriva incendiilor cu care se echipează și se dotează construcțiile, instalațiile tehnologice și amenajările se întrețin permanent în stare de funcționare, cu asigurarea fiabilității și eficienței necesare, conform reglementărilor tehnice și instrucțiunilor tehnice elaborate de producător/furnizor.

Art. 227. — (1) Proprietarii construcțiilor în care funcționează ateliere de întreținere și reparații trebuie să execute periodic controlul stării de funcționare a mijloacelor tehnice de apărare împotriva incendiilor cu care acestea sunt echipate și dotate, prin personal anume desemnat și instruit în acest scop, dacă nu se prevede altfel în contractul, convenția sau alt act juridic similar încheiat între proprietar/locator și chiriaș/locatar.

(2) Scoaterea din funcțiune a mijloacelor tehnice de apărare împotriva incendiilor fără luarea unor măsuri compensatorii de apărare împotriva incendiilor ori neasigurarea parametrilor necesari funcționării acestora în condiții de eficiență este strict interzisă.

(3) Controlul stării de funcționare a mijloacelor tehnice de apărare împotriva incendiilor se execută conform prevederilor cuprinse în reglementările tehnice, normele specifice de apărare

împotriva incendiilor, precum și în instrucțiunile tehnice elaborate de proiectanți și/sau de producători/furnizori.

Art. 228. — Construcțiile în care funcționează ateliere de întreținere și reparații se dotează cu cel puțin un stingător de incendiu portativ la o suprafață de 100 m<sup>2</sup>, dar minimum două stingătoare pe nivel și nu mai puțin de un stingător pe încăpere.

Art. 229. — (1) Pentru stingătoarele portative documentele de referință sunt Directiva 97/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 mai 1997 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele sub presiune, SR EN 3 cu părțile sale, precum și reglementări tehnice echivalente ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE) sau Turciei ori ale statelor membre ale Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS), parte la acordul privind Spațiul Economic European.

(2) Referitor la performanțele de stingere, acestea trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) stingătoarele cu pulbere sunt de capacitate/încărcătură de minimum 6 kg;

b) stingătoarele cu apă pulverizată/spumă sunt de capacitate/încărcătură de minimum 6 l.

(3) Se pot utiliza mai multe stingătoare de capacitate mai mică cu performanțe de stingere echivalente.

(4) Pentru stingătoarele mobile cu încărcătura nominală de 50 kg (l) documentul de referință este SR EN 1866-1, precum și reglementări tehnice echivalente ale statelor membre ale UE sau Turciei ori ale statelor membre ale AELS, parte la acordul privind Spațiul Economic European.

(5) Prevederile alin. (2) și (3) nu se aplică stingătoarelor care sunt fabricate și/sau comercializate legal într-un stat membru al UE sau Turcia ori fabricate legal într-un stat membru al AELS, parte la acordul privind Spațiul Economic European, în conformitate cu specificațiile normative în vigoare în aceste țări.

### CAPITOLUL IV

#### Dispoziții finale

Art. 230. — Activitatea în atelierele și spațiile de întreținere și reparații se organizează astfel încât să nu se îngreuneze ori blocheze evacuarea persoanelor și bunurilor în caz de incendiu.

Art. 231. — (1) La terminarea programului de lucru în atelierele și spațiile de întreținere și reparații se deconectează aparatele/sistemele de încălzire/ventilare/climatizare locală, se întrerupe iluminatul artificial și se oprește alimentarea cu energie electrică a aparatelor și instalațiilor a căror funcționare nu este necesară.

(2) Se exceptează de la prevederile alin. (1) instalațiile pentru iluminatul de siguranță și cele care alimentează sistemele și instalațiile de detectare, semnalizare și stingere a incendiilor.

Art. 232. — În atelierele și spațiile de reparații și întreținere se interzice accesul cu substanțe inflamabile sau cu alte mijloace care pot produce incendii ori explozii.

Art. 233. — Zilnic, după terminarea activităților, se execută o verificare amănunțită a instalațiilor utilitare și se îndepărtează deșeurile.

Art. 234. — În cazul producerii unui incendiu, se acționează de urgență pentru:

a) evacuarea tuturor utilizatorilor clădirii, precum și a bunurilor importante adăpostite, în ordinea valorii;

b) anunțarea incendiului la numărul de apel unic 112;

c) stingerea incendiului cu mijloacele de primă intervenție.

Art. 235. — Pentru alte categorii de ateliere și spații de reparații și întreținere care nu sunt menționate, se aplică prevederile prezentelor dispoziții generale, prin asimilare.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

**ORDIN****pentru publicarea acceptării Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.267(85) a Comitetului Securității Maritime din 4 decembrie 2008**

În temeiul prevederilor art. 2 pct. 18 și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul transporturilor și infrastructurii** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se publică Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.267(85) a Comitetului Securității Maritime din 4 decembrie 2008, prevăzut în anexa\*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Autoritatea Navală Română va lua măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
**Constantin Dascălu,**  
secretar de stat

București, 31 august 2010.  
Nr. 675.

\*) Anexa se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 663 bis, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial”, București, șos. Panduri nr. 1

---

---

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

---



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 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. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, 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. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72  
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

