



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 178 (XXII) — Nr. 13

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 8 ianuarie 2010

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
D E C R E T E		
1.	— Decret privind acreditarea unui ambasador	2
D E C I Z I I A L E C U R Ț I I C O N S T I T U Ț I O N A L E		
	Decizia nr. 1.691 din 17 decembrie 2009 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 273 din Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României	2–3
H O T Ă R Ă R I A L E G U V E R N U L U I R O M Ȃ N I E I		
1.611/2009.	— Hotărâre pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România	4–15
A C T E A L E O R G A N E L O R D E S P E C I A L I T A T E A L E A D M I N I S T R A Ț I E I P U B L I C E C E N T R A L E		
M.5.	— Ordin al ministrului apărării naționale pentru modificarea Ordinului ministrului apărării naționale nr. M.104/2009 privind îndeplinirea de către secretarul de stat pentru politica de apărare și planificare a competenței conducerii Departamentului pentru relația cu Parlamentul și informare publică, precum și delegarea competenței îndeplinirii unor atribuții aflate în responsabilitatea ministrului apărării naționale	15
A C T E A L E B Ȃ N C I I N A Ț I O N A L E A R O M Ȃ N I E I		
49/2009.	— Circulară privind punerea în circulație, în scop numismatic, a unor monede dedicate aniversării a 190 de ani de la nașterea lui Nicolae Bălcescu — istoric, scriitor și revoluționar român	16

D E C R E T E

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

D E C R E T

privind acreditarea unui ambasador

În temeiul prevederilor art. 91 alin. (2) și ale art. 100 din Constituția României, republicată,

având în vedere propunerea Guvernului,

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

Articol unic. — Domnul Radu Gabriel Safta se acreditează în calitatea de ambasador extraordinar și plenipotențiar al României în Republica Botswana, în Republica Namibia și în Republica Mozambic.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
TRAIAN BĂSESCU

În temeiul art. 100 alin. (2) din
Constituția României, republicată,
contrasemnăm acest decret.

PRIM-MINISTRU
EMIL BOC

București, 5 ianuarie 2010.

Nr.1.

D E C I Z I I A L E C U R Ț I I C O N S T I T U Ț I O N A L E

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

D E C I Z I A N r. 1.691

din 17 decembrie 2009

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 273 din Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României

Ioan Vida	— președinte
Nicolae Cochinescu	— judecător
Aspazia Cojocaru	— judecător
Acsinte Gaspar	— judecător
Petre Lăzăroiu	— judecător
Ion Predescu	— judecător
Puskás Valentin Zoltán	— judecător
Tudorel Toader	— judecător
Augustin Zegrean	— judecător
Iuliana Nedelcu	— procuror
Afrodita Laura Tutunaru	— magistrat-asistent

La apelul nominal se prezintă pentru autorul excepției apărătorul ales din cadrul Societății civile de avocați Badiu & Matei — Baroul Mureș, cu delegație la dosar, și se constată lipsa celorlalte părți, față de care procedura de citare a fost legal îndeplinită.

La dosar, partea Nicolae Cristinel Olăneanu a depus concluzii scrise prin care solicită respingerea excepției de neconstituționalitate.

Cauza fiind în stare de judecată, președintele acordă cuvântul reprezentantului autorului excepției, care invocă lipsa de procedură cu partea Lucăcel Viorica.

Reprezentantul Ministerului Public consideră că procedura de citare a fost legal îndeplinită, în cauză fiind invocat drept viciu de procedură o eroare materială evidentă cu privire la prenumele părții.

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 273 din Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României, excepție ridicată de Liviu Turdean în Dosarul nr. 30.272/3/2007 al Tribunalului București — Secția a II-a penală.

Curtea respinge cererea de acordare a unui nou termen de judecată pentru incidentul procedural invocat și acordă cuvântul pe fond.

Reprezentantul autorului excepției pune concluzii de admitere a excepției de neconstituționalitate, sens în care reia aspectele invocate în notele scrise.

Reprezentantul Ministerului Public pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate ca nefondată.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

Prin Încheierea din 29 mai 2009, pronunțată în Dosarul nr. 30.272/3/2007, **Tribunalul București — Secția a II-a penală a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 273 din Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României**, excepție ridicată de Liviu Turdean în dosarul de mai sus.

În motivarea excepției de neconstituționalitate autorul acesteia susține că prevederile legale menționate încalcă dispozițiile constituționale ale art. 16 alin. (1) și (2), art. 23 alin. (12), art. 21 alin. (3) și ale art. 6 paragraful 1 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, deoarece persoanele acuzate că au folosit acte falsificate în fața autorităților vamale sunt discriminate de cetățenii care au folosit astfel de acte în fața altor autorități. De asemenea, se susține că anterior unui eventual moment procedural al rămânerii definitive a hotărârii de condamnare pentru falsificarea unui document vamal (de către o altă persoană decât cea acuzată de folosirea lui) nu se poate susține că o anumită persoană a săvârșit o infracțiune de fals fără să se încalce prezumția de nevinovăție. Așa fiind, este afectat și dreptul la un proces echitabil, atâta vreme cât persoana acuzată nu este judecată de o instanță independentă și imparțială, care să hotărască numai după parcurgerea unei proceduri desfășurate sub semnul echității.

Tribunalul București — Secția a II-a penală opinează că excepția de neconstituționalitate este nefondată.

Potrivit art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

Pentru motivele expuse, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A. d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 273 din Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României, excepție ridicată de Liviu Turdean în Dosarul nr. 30.272/3/2007 al Tribunalului București — Secția a II-a penală.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 17 decembrie 2009.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
prof. univ. dr. **IOAN VIDA**

Avocatul Poporului consideră că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului și Guvernul nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctul de vedere al Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, susținerile reprezentantului autorului excepției, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 273 din Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 350 din 19 aprilie 2006, care au următorul cuprins:

„Folosirea, la autoritatea vamală, a documentelor vamale de transport sau comerciale falsificate constituie infracțiunea de folosire de acte falsificate și se pedepsește cu închisoare de la 3 la 10 ani și interzicerea unor drepturi.”

Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea constată că dispozițiile legale criticate au mai fost supuse controlului său din perspectiva unor critici similare. Astfel, cu prilejul pronunțării Deciziei nr. 729 din 7 mai 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 401 din 12 iunie 2009, Curtea Constituțională a respins ca nefondată excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 273 din Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României.

Deoarece până în prezent nu au intervenit elemente noi, de natură să determine schimbarea acestei jurisprudențe, considerentele deciziei mai sus menționate își păstrează valabilitatea și în cauza de față.

Magistrat-asistent,
Afrodita Laura Tutunaru

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI**GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRĂRE****pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă Normele privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — (1) Încălcarea prevederilor normelor menționate la art. 1 atrage răspunderea materială, civilă, contravențională sau penală, după caz, a celor vinovați, în condițiile legii.

(2) Constituie contravenții și se sancționează următoarele fapte:

a) nerespectarea prevederilor art. 14 alin. (6), cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei;

b) nerespectarea prevederilor art. 18 alin. (1), cu amendă de la 5.000 lei la 20.000 lei.

(3) Dispozițiile prezentei hotărâri referitoare la contravenții se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului

nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 3. — Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării, cu excepția prevederilor art. 2 alin. (2), care intră în vigoare în termen de 10 zile de la publicare.

*

Prezenta hotărâre transpune în totalitate prevederile Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L315 din 3 decembrie 2007.

PRIM-MINISTRU
EMIL BOC

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Radu Mircea Berceanu

p. Ministrul educației, cercetării și inovării, interimar,
Cătălin Ovidiu Baba,
secretar de stat

p. Ministrul muncii, familiei și protecției sociale, interimar,
Mihai Constantin Șeitan,
secretar de stat
Șeful Departamentului pentru Afaceri Europene,
Bogdan Mănoiu

București, 16 decembrie 2009.
Nr. 1.611.

ANEXĂ

NORME**privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România****CAPITOLUL I****Obiectivul, domeniul de aplicare și definiții****Obiectivul**

Art. 1. — (1) Prezentele norme stabilesc condițiile și procedurile de certificare a mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România.

(2) Prezentele norme specifică sarcinile pentru care sunt responsabile autoritățile competente, mecanicii de locomotivă, precum și alte părți implicate în sistemul feroviar, în special operatorii de transport feroviar, administratorii infrastructurii feroviare și centrele de formare profesională.

Domeniul de aplicare

Art. 2. — (1) Prezentele norme se aplică mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar

din România, operatorilor de transport feroviar cărora li se impune deținerea unui certificat de siguranță sau administratorilor de infrastructură feroviară cărora li se impune deținerea unei autorizații de siguranță.

(2) Trenurilor de marfă nu li se interzice traversarea frontierei sau efectuarea transportului pe căile ferate din România, în baza dispozițiilor naționale privind alte tipuri de personal al trenurilor de marfă.

(3) Fără a aduce atingere art. 7, se exceptează de la aplicarea măsurilor adoptate prin prezentele norme mecanicii de locomotivă care își desfășoară activitatea în exclusivitate pe:

a) metrouri, tramvaie și alte sisteme feroviare ușoare;

b) rețelele care sunt separate funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de

transport de persoane și de marfă locale, urbane sau suburbane;

c) infrastructuri feroviare private utilizate numai de proprietarii acestora pentru operațiunile proprii de transport al mărfurilor;

d) secțiuni de linie închise temporar traficului normal în scopul întreținerii, al înnoirii sau al modernizării sistemului feroviar.

Definiții

Art. 3. — În sensul prezentelor norme, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *autoritate competentă* — Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, denumită în continuare ASFR, prevăzută la art. 16 alin. (1) din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară;

b) *mecanic de locomotivă* — persoană capabilă și autorizată să conducă trenuri, inclusiv locomotive, locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări de infrastructură, vehicule feroviare de întreținere sau trenuri pentru transportul feroviar de pasageri ori de mărfuri în mod autonom, responsabil și în siguranță;

c) *alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță* — personalul aflat la bordul trenului care nu îndeplinește funcția de mecanic de locomotivă, dar care contribuie la garantarea siguranței trenurilor, a pasagerilor și a mărfurilor transportate;

d) *sistem feroviar* — sistemul compus din infrastructurile feroviare, inclusiv liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar plus materialul rulant de toate categoriile și originile care operează pe infrastructura respectivă, astfel cum este definit potrivit prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, cu modificările și completările ulterioare, și, respectiv, ale Hotărârii Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional, cu modificările și completările ulterioare;

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

f) *operator de transport feroviar* — orice operator economic cu capital de stat sau privat, prevăzut la art. 2 lit. j) din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, cu modificările și completările ulterioare, a cărui activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată de acest operator economic. Termenul include, de asemenea, și operatorii economici care asigură numai tracțiunea;

g) *specificații tehnice de interoperabilitate (STI)* — specificațiile care se referă la un subsistem sau parte a unui subsistem cu scopul de a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003, cu modificările și completările ulterioare, și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003, cu modificările și completările ulterioare;

h) *agenție* — Agenția Feroviară Europeană înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004;

i) *certificat de siguranță* — certificatul eliberat unui operator de transport feroviar de către autoritatea competentă în conformitate cu prevederile Legii nr. 55/2006;

j) *certificat* — certificat complementar armonizat care indică infrastructura pe care titularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care titularul certificatului este autorizat să îl conducă;

k) *autorizație de siguranță* — autorizația eliberată unui administrator de infrastructură feroviară de către autoritatea competentă în conformitate cu prevederile Legii nr. 55/2006;

l) *centru de formare* — entitatea acreditată sau recunoscută de autoritatea competentă pentru efectuarea de cursuri de formare, conform reglementărilor în vigoare.

CAPITOLUL II

Certificarea mecanicilor de locomotivă

Modelul comunitar de certificare

Art. 4. — (1) Mecanicii de locomotivă trebuie să aibă capacitatea fizică și calificările necesare pentru conducerea trenurilor și trebuie să dețină următoarele documente:

a) un permis care să demonstreze că mecanicul satisface condițiile minime privind cerințele medicale, are studii de bază și aptitudini profesionale generale. Permisul îl identifică pe mecanic și autoritatea emitentă și menționează durata de valabilitate. Permisul trebuie să cuprindă cerințele anexei nr. 1 la prezentele norme, până la adoptarea modelului de certificare comunitar;

b) unul sau mai multe certificate care indică infrastructura pe care titularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care deținătorul certificatului este autorizat să îl conducă. Fiecare certificat este în conformitate cu cerințele anexei nr. 1 la prezentele norme.

(2) Cerința de a deține un certificat pentru o anumită parte a infrastructurii nu se aplică în cazurile excepționale enumerate în continuare, cu condiția ca alt mecanic de locomotivă care deține un certificat valabil pentru infrastructura în cauză să asiste mecanicul respectiv în timpul condusului:

a) când o perturbare a serviciului feroviar impune devierea trenurilor sau întreținerea căilor ferate, conform specificațiilor administratorului infrastructurii feroviare;

b) pentru servicii unice excepționale pentru care se utilizează trenuri vechi;

c) pentru servicii unice excepționale, cu acordul administratorului infrastructurii feroviare;

d) pentru livrarea sau testarea unui tren nou sau a unei locomotive noi;

e) pentru formarea și examinarea mecanicilor de locomotivă. Decizia de a recurge la această posibilitate aparține operatorului de transport feroviar și nu poate fi luată de administratorul infrastructurii feroviare în cauză sau de autoritatea competentă. Atunci când se face apel la un mecanic de locomotivă suplimentar, după cum se prevede la alin. (2), administratorul infrastructurii feroviare este informat în prealabil.

(3) Certificatul autorizează mecanicii de locomotivă să conducă în cadrul uneia sau al mai multora dintre următoarele categorii:

a) categoria A: locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări de infrastructură, vehicule pentru întreținerea liniilor și orice alte locomotive atunci când sunt folosite pentru manevre;

b) categoria B: transportul de pasageri și/sau de mărfuri. Un certificat poate să conțină o autorizație pentru toate categoriile, care acoperă toate codurile prevăzute la alin. (4).

(4) Modelele de permis, de certificat și de copie certificată a certificatului și, de asemenea, caracteristicile fizice ale acestora, ținând cont de măsurile de combatere a falsurilor, vor respecta cerințele și caracteristicile modelului comunitar. Codurile comunitare pentru diferitele tipuri din categoriile A și B, astfel

cum sunt prevăzute la alin. (3), sunt cele adoptate la nivel comunitar.

Măsurile împotriva falsificării

Art. 5. — Autoritățile competente și organismele emitente iau toate măsurile care se impun pentru a evita riscul de falsificare a permiselor și a certificatelor și de modificare ilicită a registrelor prevăzute la art. 22.

Eliberarea permisului, limba și organismele emitente

Art. 6. — (1) Permisul se redactează în limba română de către autoritatea competentă, astfel cum este aceasta definită la art. 3 lit. a), și se păstrează în posesia titularului său.

(2) Operatorul de transport feroviar sau administratorul de infrastructură feroviară care îl angajează sau îl preia prin contract pe mecanicul de locomotivă îi eliberează acestuia un certificat redactat în limba română. Certificatul se păstrează la operatorul de transport feroviar sau la administratorul de infrastructură feroviară, mecanicilor de locomotivă înmânându-li-se o copie certificată a acestuia.

Valabilitatea geografică

Art. 7. — (1) Permisul emis în condițiile prezentei hotărâri este valabil pe întregul teritoriu al Comunității.

(2) Certificatul este valabil numai pe infrastructurile și materialul rulant specificate pe acesta.

Recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe

Art. 8. — Documentele de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe care conduc exclusiv pe secțiuni de frontieră ale sistemului feroviar din România pot fi recunoscute în conformitate cu acordurile bilaterale cu țara terță respectivă.

CAPITOLUL III

Condițiile de obținere a permisului și a certificatului

Cerințe minime

Art. 9. — (1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele minime prevăzute la art. 10 și 11.

(2) Pentru a obține un certificat și pentru ca acesta să rămână valabil, solicitanții trebuie să dețină un permis și trebuie să îndeplinească cerințele minime prevăzute la art. 12 și 13.

(3) Pe teritoriul României vor fi recunoscute permisele eliberate în alte state membre ale Uniunii Europene potrivit art. 7 din Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar.

SECȚIUNEA I

Permisul

Vârsta minimă

Art. 10. — Vârsta minimă a solicitanților de permise nu poate să fie mai mică de 20 de ani. Cu toate acestea, se pot elibera permise solicitanților de la vârsta de 18 ani, însă valabilitatea unui astfel de permis va fi limitată la teritoriul național.

Cerințe de bază

Art. 11. — (1) În conformitate cu prevederile comunitare în vigoare, solicitanții trebuie să fi absolvit cel puțin nouă ani de studii (primare, gimnaziale și liceale) și să fi absolvit o formare de bază echivalentă cu nivelul 3 la care se face referire în Recomandarea Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2008 nr. 2008/C111/01, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. C111 din 6 mai 2009 privind stabilirea Cadrelor europene al calificărilor pentru învățarea de-a lungul vieții.

(2) Solicitanții trebuie să prezinte o confirmare a faptului că au o stare fizică corespunzătoare, supunându-se unui examen medical efectuat de un medic acreditat sau recunoscut în conformitate cu prevederile legale în vigoare și sub

supravegherea medicului respectiv. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunile 1.1, 1.2, 1.3 și 2.1 din anexa nr. 2 la prezentele norme.

(3) Solicitanții trebuie să dovedească faptul că au o stare psihologică corespunzătoare din punct de vedere profesional, supunându-se unui examen medical efectuat de un psiholog sau medic acreditat ori recunoscut în conformitate cu prevederile legale în vigoare sau sub supravegherea medicului respectiv. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunea 2.2 din anexa nr. 2 la prezentele norme.

(4) Solicitanții trebuie să dovedească competența profesională generală, trecând un examen care acoperă cel puțin subiectele generale enumerate în anexa nr. 4 la prezentele norme.

SECȚIUNEA a II-a

Certificatul

Cunoștințe lingvistice

Art. 12. — Criteriul cunoștințelor lingvistice menționat în anexa nr. 6 la prezentele norme trebuie să fie îndeplinit pentru infrastructura pentru care este acordat certificatul.

Calificări personale

Art. 13. — (1) Solicitanții trebuie să fi promovat un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind materialul rulant pentru care se solicită certificatul. Acest examen acoperă cel puțin subiectele generale prevăzute în anexa nr. 5 la prezentele norme.

(2) Solicitanții trebuie să fi promovat un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind infrastructura pentru care se solicită certificatul. Acest examen trebuie să acopere cel puțin subiectele generale prevăzute în anexa nr. 6 la prezentele norme. Atunci când este cazul, examenul acoperă, de asemenea, cunoștințele lingvistice în conformitate cu secțiunea 8 din anexa nr. 6.

(3) Solicitanții sunt formați de către operatorul de transport feroviar sau de către administratorul infrastructurii feroviare pentru a cunoaște sistemul propriu de siguranță prevăzut în Legea nr. 55/2006.

CAPITOLUL IV

Procedura de obținere a permisului și a certificatului

Obținerea unui permis

Art. 14. — (1) Autoritatea competentă elaborează procedura ce trebuie urmată pentru obținerea unui permis, care va fi aprobată prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(2) Toate solicitările de permis sunt adresate autorității competente de către mecanicul candidat sau de orice entitate care acționează în numele acestuia.

(3) Solicitățile adresate autorității competente pot să vizeze acordarea unui nou permis, actualizarea unor detalii ale permisului, o reînnoire sau eliberarea unui duplicat.

(4) Autoritatea competentă eliberează permisul cât mai repede cu putință, dar nu mai târziu de o lună de la primirea tuturor documentelor necesare.

(5) Permisul este valabil 10 ani, dacă sunt îndeplinite prevederile art. 16 alin. (1).

(6) Un permis se eliberează într-un singur exemplar original. Orice duplicare a permisului, alta decât cea efectuată de către autoritatea competentă atunci când se solicită un duplicat, este interzisă.

Obținerea unui certificat

Art. 15. — (1) Fiecare operator de transport feroviar și fiecare administrator de infrastructură feroviară își stabilesc propriile proceduri de eliberare și actualizare a certificatelor ca parte integrantă a sistemului său de siguranță, cu respectarea

cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatelor care vor fi aprobate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I, și în conformitate cu prezentele norme.

(2) Procedurile de eliberare și actualizare a certificatelor cuprind informații privind posibilitatea inițierii unei contestații care să permită solicitanților să ceară o reevaluare a unei decizii privind actualizarea, suspendarea sau retragerea unui certificat, iar în cazul în care nu se ajunge la un acord, părțile se pot adresa autorității competente pentru soluționare.

(3) Operatorii de transport feroviar sau administratorul de infrastructură feroviară actualizează fără întârziere un certificat de fiecare dată când deținătorul certificatului obține autorizații suplimentare referitoare la materialul rulant sau la infrastructură.

Verificările periodice

Art. 16. — (1) Pentru ca un permis să rămână valabil, titularul acestuia este supus la examinări periodice și/sau teste privind cerințele prevăzute la alin. (2) și (3) ale art. 11, precum și:

a) în ceea ce privește cerințele medicale, trebuie să se respecte frecvența minimă în conformitate cu subsecțiunea 3.1 din anexa nr. 2 la prezentele norme. Aceste verificări medicale sunt efectuate de către medici acreditați sau recunoscuți în conformitate cu prevederile legale în vigoare sau sub supravegherea medicului respectiv;

b) în ceea ce privește cunoștințele profesionale generale, se aplică prevederile alin. (8) al art. 23. La reînnoirea unui permis, autoritatea competentă verifică în registrul prevăzut la art. 22 alin. (1) lit. a) dacă mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele prevăzute la primul paragraf din prezentul alineat.

(2) Pentru ca un certificat să rămână valabil, deținătorul acestuia se supune unor verificări periodice și/sau unor teste privind cerințele prevăzute la art. 12 și 13. Frecvența acestor verificări și/sau teste este stabilită de către operatorul de transport feroviar sau administratorul de infrastructură feroviară care îl angajează ori îl contractează pe mecanicul de locomotivă în conformitate cu propriul sistem de gestionare a siguranței și respectă frecvențele minime stabilite în anexa nr. 7 la prezentele norme. Pentru fiecare dintre verificările prevăzute la alin. (1), organismul emitent confirmă printr-o declarație pe certificat și în registrul prevăzut la art. 22 alin. (2) lit. a) că mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele prevăzute la alin. (1) lit. a) și b).

(3) Atunci când o verificare periodică nu este efectuată sau are un rezultat negativ, se aplică procedura stabilită la art. 18.

Încetarea contractului de muncă

Art. 17. — (1) Când unui mecanic de locomotivă îi încetează contractul de muncă cu un operator de transport feroviar sau un administrator de infrastructură feroviară, în condițiile legii, aceștia din urmă informează autoritatea competentă fără întârziere. Permisul rămâne valabil, dacă sunt în continuare îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (1) al art. 16.

(2) Un certificat își pierde valabilitatea atunci când deținătorul acestuia nu mai este angajat ca mecanic de locomotivă. În acest caz, titularul primește o copie autenticată a acestuia și a tuturor documentelor care fac dovada formării, a calificărilor, a experienței și a competențelor sale profesionale. La eliberarea unui certificat pentru un mecanic de locomotivă, operatorul de transport feroviar sau administratorul de infrastructură feroviară evaluează aceste documente.

Monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către operatorii de transport feroviar și administratorii infrastructurii feroviare

Art. 18. — (1) Operatorii de transport feroviar și administratorii infrastructurii feroviare se asigură și verifică dacă permisele și certificatele mecanicilor de locomotivă pe care îi angajează sau îi contractează sunt valabile. Operatorii de transport feroviar și administratorii infrastructurii feroviare stabilesc un sistem de monitorizare a propriilor mecanici de locomotivă. În cazul în care rezultatul unei astfel de monitorizări pune la îndoială competența

profesională a unui mecanic de locomotivă și păstrarea valabilității permisului sau a certificatului, operatorii de transport feroviar și administratorii infrastructurii feroviare iau imediat măsurile care se impun, după caz.

(2) În situația în care un mecanic de locomotivă consideră că starea sănătății sale pune sub semnul întrebării capacitatea sa de a-și exercita profesia, informează imediat operatorul de transport feroviar sau administratorul de infrastructură feroviară, după caz.

(3) În cazul în care operatorul de transport feroviar sau un administrator de infrastructură feroviară ia cunoștință sau este informat de către medic că sănătatea unui mecanic de locomotivă s-a deteriorat astfel încât capacitatea sa de a-și exercita profesia este pusă la îndoială, aceștia iau imediat măsurile necesare, inclusiv examinarea prevăzută în subsecțiunea 3.1 din anexa nr. 2 la prezentele norme, iar dacă este necesar, sunt dispuse retragerea certificatului, precum și actualizarea registrului prevăzut la art. 22 alin. (2).

(4) Operatorul de transport feroviar și administratorul de infrastructură feroviară au obligația de a se asigura că în timpul serviciului mecanicii de locomotivă nu se află sub influența niciunei substanțe care le-ar putea afecta concentrarea, atenția sau comportamentul. Autoritatea competentă este informată fără întârziere de existența oricărui caz de incapacitate de muncă pe o perioadă mai mare de 3 luni.

CAPITOLUL V

Sarcinile și deciziile autorității competente

Sarcinile autorității competente

Art. 19. — (1) Autoritatea competentă îndeplinește următoarele sarcini în mod transparent și nediscriminatoriu:

a) eliberează și actualizează permisele și eliberează duplicate, potrivit art. 6 și 14;

b) asigură examinările periodice și/sau testele, potrivit art. 16 alin. (1);

c) suspendă și retrage permisele și notifică organismul emitent cu privire la primirea solicitărilor justificate de suspendare a certificatelor, potrivit art. 29;

d) asigură recunoașterea persoanelor sau a organismelor potrivit art. 23 și 25, pentru care a fost desemnată potrivit prevederilor prezentelor norme;

e) publică și actualizează un registru de persoane și organisme acreditate sau recunoscute, potrivit art. 20;

f) ține și actualizează un registru al permiselor, potrivit art. 16 alin. (1) și art. 22 alin. (1);

g) monitorizează procesul de certificare a mecanicilor de locomotivă, potrivit art. 26;

h) efectuează inspecții, potrivit art. 29;

i) stabilește criteriile naționale de examinare, potrivit art. 25 alin. (1), precum și conform celor comunitare, potrivit art. 25 alin. (5).

Autoritatea competentă răspunde imediat solicitărilor de informații și înaintează toate cererile de informații suplimentare, fără întârziere, în vederea întocmirii permiselor.

(2) Autoritatea competentă nu delege sarcinile prevăzute la lit. c), g) și i) ale alin. (1) unor terți.

(3) Orice delegare de sarcini este transparentă și nediscriminatorie și nu creează conflicte de interese.

(4) Autoritatea competentă poate delega sau contracta sarcinile prevăzute la lit. a) sau b) ale alin. (1) unui operator de transport feroviar. În acest caz una dintre următoarele cerințe este îndeplinită:

a) operatorul de transport feroviar eliberează permise numai propriilor mecanici de locomotivă;

b) operatorul de transport feroviar nu se bucură de exclusivitate în teritoriul respectiv pentru niciuna dintre sarcinile delegate sau contractate.

(5) În cazul în care o autoritate competentă delegă sau contractează sarcini, reprezentantului autorizat sau contractantului i se cere să respecte obligațiile impuse autorităților competente de prezentele norme în executarea acestor sarcini.

(6) În cazul în care o autoritate competentă delegă sau contractează sarcini, aceasta stabilește un sistem prin care să verifice că aceste sarcini au fost executate și se asigură că se îndeplinesc condițiile stabilite la alin. (2), (4) și (5).

Acreditarea și recunoașterea

Art. 20. — (1) Persoanele sau organismele recunoscute în conformitate cu prezentele norme sunt recunoscute de către autoritatea competentă. Recunoașterea este bazată pe criteriile independenței, competenței și imparțialității și pe evaluarea unui dosar depus de candidați în care se oferă dovezi de competență corespunzătoare pentru domeniul respectiv. Cerințele și procedura de recunoaștere se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I. În cazurile în care competența specifică solicitată este extrem de rară, se admite o excepție de la această regulă, după ce Comisia Europeană acordă un aviz favorabil conform procedurii prevăzute la art. 32 alin. (2) din Directiva 2007/59/CE.

(2) Criteriul independenței nu se aplică în cazul formării prevăzute la alin. (5) și (6) ale art. 23.

(3) Autoritatea competentă asigură publicarea și actualizarea unui registru de persoane și organisme care au fost acreditate sau recunoscute în conformitate cu prezentele norme.

Deciziile autorității competente

Art. 21. — (1) Autoritatea competentă expune în scris motivele care stau la baza deciziilor sale.

(2) Angajatorii și mecanicii de locomotivă pot să ceară autorității competente controlul unei decizii privind o solicitare în conformitate cu prezentele norme.

(3) În situația în care solicitanții nu sunt mulțumiți de rezultatele controlului unei decizii, aceștia pot contesta decizia luată de autoritatea competentă la instanțele judecătorești competente, potrivit Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Registrele și schimbul de informații

Art. 22. — (1) Autoritatea competentă are obligația:

a) să țină un registru cu toate permisele eliberate, actualizate, reînnoite, modificate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate ori distruse. Acest registru trebuie să conțină datele menționate în secțiunea 4 din anexa nr. 1 la prezentele norme pentru fiecare permis, care vor fi accesibile cu ajutorul numărului național alocat fiecărui mecanic de locomotivă. Registrul trebuie să fie actualizat în mod constant;

b) să furnizeze autorității competente a unui stat membru, agenției sau oricărui angajator de mecanici de locomotivă, în baza unei cereri motivate, informații despre un astfel de permis.

(2) Fiecare operator de transport feroviar și fiecare administrator al infrastructurii feroviare trebuie:

a) să țină un registru sau să se asigure că este ținut un registru cu toate certificatele eliberate, actualizate, reînnoite, modificate, expirate, suspendate, retrase ori declarate pierdute, furate sau distruse. Registrul conține datele menționate în secțiunea 4 din anexa nr. 1 la prezentele norme pentru fiecare certificat, precum și datele privind verificările periodice prevăzute la art. 16. Registrul trebuie să fie actualizat în mod constant;

b) să coopereze cu autoritatea competentă a statului membru în care își au sediul pentru a schimba informații cu autoritatea competentă și pentru a-i oferi acesteia accesul la datele necesare;

c) să furnizeze, la cerere, autorităților competente din celelalte state membre informații despre conținutul unor astfel de certificate atunci când acest lucru este necesar datorită activităților transnaționale ale acestora.

(3) Mecanicii de locomotivă au acces la informațiile care îi privesc și care sunt înscrise în registrele autorităților competente și ale operatorilor de transport feroviar, putând obține, la cerere, o copie a acestor informații.

(4) Autoritățile competente cooperează cu Agenția Feroviară Europeană pentru a asigura interoperabilitatea registrelor prevăzute la alin. (1) și (2).

(5) Autoritățile competente, administratorii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar se asigură că registrele prevăzute la alin. (1) și (2) și modurile de exploatare a acestor registre sunt în conformitate cu prevederile Legii nr. 677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, cu modificările și completările ulterioare.

CAPITOLUL VI

Formarea și examinarea mecanicilor de locomotivă

Formarea

Art. 23. — (1) Formarea mecanicilor de locomotivă include o parte privitoare la permis, care să reflecte cunoștințele profesionale generale, astfel cum sunt descrise în anexa nr. 4 la prezentele norme, precum și o parte privitoare la certificat, care să reflecte cunoștințe profesionale specifice, astfel cum sunt descrise în anexele nr. 5 și 6 la prezentele norme.

(2) Metoda de formare îndeplinește criteriile stabilite în anexa nr. 3 la prezentele norme.

(3) Obiectivele detaliate ale formării sunt prevăzute în anexa nr. 4, pentru permis, și în anexele nr. 5 și 6, pentru certificat. Aceste obiective detaliate ale formării pot fi suplimentate prin STI relevante adoptate în conformitate cu Directiva 96/48/CE sau Directiva 2001/16/CE, aceste STI-uri fiind direct aplicabile în legislația națională.

(4) Mecanicii de locomotivă candidați primesc acces egal și nediscriminatoriu la formarea necesară pentru îndeplinirea condițiilor de obținere a permisului și a certificatului, potrivit prevederilor art. 13 din Legea nr. 55/2006.

(5) Sarcinile de formare privind cunoștințele profesionale generale, potrivit art. 11 alin. (4), cunoștințele lingvistice, după cum se prevede la art. 12, și cunoștințele profesionale privitoare la materialul rulant, după cum se prevede la art. 13 alin. (1), sunt îndeplinite doar de către persoane sau organisme acreditate ori recunoscute potrivit art. 20.

(6) Sarcinile de formare privind cunoștințele despre infrastructură, astfel cum sunt prevăzute la alin. (2) al art. 13, inclusiv cunoașterea rutelor, a normelor și a procedurilor de funcționare, sunt îndeplinite de persoane sau organisme acreditate ori recunoscute în România.

(7) În ceea ce privește permisele, sistemul general de recunoaștere a calificărilor profesionale stabilit prin Directiva 2005/36/CE continuă să se aplice recunoașterii calificărilor profesionale ale mecanicilor de locomotivă care sunt resortisanți ai unui stat membru și care și-au obținut certificatul de formare într-o țară terță.

(8) Un proces de formare continuă este instituit pentru a asigura păstrarea competențelor angajaților potrivit pct. 2 lit. e) din anexa nr. 3 la Legea nr. 55/2006.

Costul formării

Art. 24. — Operatorii de transport feroviar sau administratorii infrastructurii feroviare vor lua măsuri ca investițiile aprobate de către aceștia pentru formarea unui mecanic să nu fie în beneficiul unui alt operator de transport feroviar sau administrator al infrastructurii feroviare, în mod nejustificat, în cazul în care mecanicul respectiv îi părăsește în mod voluntar în favoarea respectivului operator sau administrator al infrastructurii feroviare.

Examinările

Art. 25. — (1) Examinările și examinatorii avuți în vedere cu scopul verificării calificării necesare se stabilesc:

a) în partea privitoare la permis: de către autoritatea competentă, când se stabilește procedura care va fi urmată pentru a obține un permis potrivit art. 14 alin. (1).

b) în partea privitoare la certificat: de către operatorul de transport feroviar sau de administratorul infrastructurii feroviare, când se stabilește procedura care urmează a fi folosită pentru obținerea unui certificat, potrivit art. 15.

(2) Examinările prevăzute la alin. (1) sunt supravegheate de examinatori competenți, acreditați sau recunoscuți potrivit art. 20, și sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese.

(3) Evaluarea cunoștințelor de infrastructură, inclusiv cunoașterea rutelor și a normelor de funcționare, este efectuată de persoane sau organisme acreditate ori recunoscute în România.

(4) Examinările prevăzute la alin. (1) sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese, fără a afecta posibilitatea ca examinatorul să aparțină operatorului de transport feroviar sau administratorului infrastructurii feroviare care emite certificatul.

(5) Alegerea examinatorilor și a examinărilor se face în baza reglementărilor comunitare și naționale în domeniu.

(6) La sfârșitul cursului de formare se organizează examinări teoretice și practice. Capacitatea de conducere a trenurilor este evaluată prin teste de conducere pe rețea. Se vor utiliza, de asemenea, simulatoare pentru examinarea aplicării regulilor operaționale și a capacității mecanicului de locomotivă în situații deosebit de dificile.

CAPITOLUL VII**Evaluarea****Standardele de calitate**

Art. 26. — Autoritățile competente se asigură că toate activitățile legate de formare, evaluarea cunoștințelor și actualizarea permiselor și a certificatelor sunt supuse monitorizării continue în baza unui sistem de standarde de calitate. Această prevedere nu se aplică activităților care fac deja obiectul sistemelor de management al siguranței create de operatorii de transport feroviar și de administratorul infrastructurii feroviare în conformitate cu Legea nr. 55/2006.

Evaluarea independentă

Art. 27. — (1) O evaluare independentă a procedurilor de dobândire și evaluare a cunoștințelor și a competențelor profesionale și a sistemului de emitere a permiselor și a certificatelor se desfășoară la intervale de cel mult 5 ani. Această prevedere nu se aplică activităților care fac deja obiectul sistemelor de management al siguranței create de operatorii de transport feroviar și de administratorul infrastructurii feroviare în conformitate cu Legea nr. 55/2006. Evaluarea este efectuată de persoane calificate care nu sunt implicate ele însele în activitățile respective.

(2) Rezultatele acestor evaluări independente trebuie să fie documentate corespunzător și aduse în atenția autorităților competente interesate. Neconformitățile constatate vor fi

sesizate autorităților competente, care vor lua măsuri în vederea remedierii acestora.

CAPITOLUL VIII**Alți membri ai personalului de bord****Raportul privind alți membri ai personalului de bord**

Art. 28. — După identificarea la nivel comunitar a profilului și sarcinilor celorlalți membri ai personalului de bord care desfășoară sarcini esențiale din punctul de vedere al siguranței și a căror calificare profesională contribuie, prin urmare, la siguranța pe căile ferate și care va fi reglementată la nivel comunitar prin intermediul unui sistem de permise și/sau certificate care poate fi similar sistemului stabilit în Directiva 2007/59/CE, vor fi adoptate reglementări naționale corespunzătoare.

CAPITOLUL IX**Controale și sancțiuni****Controalele desfășurate de autoritatea competentă**

Art. 29. — (1) Autoritatea competentă poate lua în orice moment măsuri pentru a verifica, pe trenurile care operează în aria sa de competență, respectiv pe căile ferate române, dacă mecanicii de locomotivă au în posesie documentele emise în conformitate cu prezentele norme.

(2) Fără a aduce atingere verificării reglementate la alin. (1), în cazul neglijenței la locul de muncă, autoritatea competentă poate verifica dacă mecanicul respectiv îndeplinește condițiile stabilite la art. 13.

(3) Autoritatea competentă poate desfășura controale privind respectarea prevederilor prezentelor norme de către mecanicii de locomotivă, operatorii de transport feroviar, administratorii infrastructurii feroviare, examinatori și de către centrele de formare care își desfășoară activitatea în aria sa de competență.

(4) Dacă autoritatea competentă consideră că un mecanic nu mai îndeplinește una sau mai multe condiții necesare, va lua următoarele măsuri:

a) în ceea ce privește un permis emis de autoritatea competentă, aceasta poate, în funcție de gravitatea problemelor create pentru siguranța pe căile ferate, să îl suspende sau să îl retragă, după caz, conform reglementărilor în vigoare. Aceasta îi informează de îndată pe mecanicul respectiv și pe angajatorul acestuia în legătură cu decizia sa motivată, fără a aduce atingere dreptului la o cale de atac prevăzută la art. 21. Agenția Feroviară Europeană va stabili procedura de urmat pentru redobândirea permisului;

b) în ceea ce privește un permis emis de o autoritate competentă în alt stat membru, autoritatea competentă contactează acea autoritate și îi transmite o cerere motivată pentru desfășurarea unei inspecții suplimentare sau pentru suspendarea permisului. Autoritatea competentă solicitantă informează Comisia Europeană și celelalte autorități competente în legătură cu solicitarea sa. Autoritatea care a emis permisul respectiv examinează cererea în termen de 4 săptămâni și notifică celelalte autorități în legătură cu decizia sa. Autoritatea care a emis permisul informează, de asemenea, Comisia Europeană și celelalte autorități competente în legătură cu decizia sa. Mecanicilor de locomotivă li se interzice să își desfășoare activitatea în aria de competență națională până la notificarea deciziei autorității emitente;

c) în ceea ce privește un certificat, autoritatea competentă contactează organismul emitent al acestuia și va solicita fie efectuarea unei inspecții suplimentare, fie suspendarea certificatului. Organismul emitent al certificatului ia măsurile corespunzătoare și raportează autorității competente într-un termen de 4 săptămâni. Autoritatea competentă poate interzice mecanicilor de locomotivă să opereze în aria sa de competență până la emiterea raportului organismului emitent și va informa

Comisia Europeană și celelalte autorități competente în legătură cu aceasta.

În toate cazurile, dacă autoritatea competentă consideră că un anumit mecanic reprezintă o amenințare gravă la adresa siguranței pe căile ferate, aceasta întreprinde imediat acțiunile necesare, cum ar fi solicitarea către administratorul de infrastructură feroviară de a opri trenul și a-i interzice mecanicului să își desfășoare activitatea în aria sa de competență atât timp cât este necesar. Autoritatea competentă informează Comisia Europeană și celelalte autorități competente în legătură cu orice astfel de decizie.

(5) În toate cazurile, autoritatea competentă sau organismul desemnat pentru aceasta actualizează registrul prevăzut la art. 22.

(6) Dacă o autoritate competentă consideră că o decizie luată de o autoritate competentă în alt stat membru conform alin. (4) nu respectă criteriile relevante, situația este sesizată Comisiei, care își va transmite punctul de vedere în termen de 3 luni. Dacă este necesar, se propun măsuri corective statelor membre respective.

(7) În cazul unui dezacord sau al unui litigiu, acesta este prezentat comitetului menționat la art. 32 alin. (1) din Directiva 2007/59/CE, iar Comisia Europeană ia măsurile pe care le consideră necesare în conformitate cu procedura de reglementare menționată la art. 32 alin. (2). Autoritatea competentă poate impune o interdicție unui mecanic care conduce pe teritoriul său, potrivit alin. (4), până la clarificarea situației, potrivit prezentului alineat.

CAPITOLUL X

Dispoziții tranzitorii și finale

Cooperarea

Art. 30. — Autoritățile competente cooperează pe perioada punerii în aplicare a prezentelor norme cu celelalte autorități competente din statele membre ale Uniunii Europene.

Aplicarea treptată și perioadele de tranziție

Art. 31. — Prezentele norme se aplică treptat, după cum urmează:

1. registrele prevăzute la art. 22 trebuie create în termen de 2 ani de la data adoptării parametrilor de bază ai registrelor prevăzute la art. 22 alin. (4) de către Comisia Europeană;

2. a) în termen de 2 ani de la data adoptării parametrilor de bază ai registrelor prevăzute la art. 22 alin. (4), certificatele sau permisele sunt emise în conformitate cu prezentele norme mecanicilor care efectuează servicii transfrontaliere, de cabotaj sau de transport de marfă în alt stat membru ori care lucrează

în cel puțin două state membre, fără a se aduce atingere prevederilor pct. (3). De la aceeași dată, toți mecanicii de locomotivă care efectuează serviciile enumerate mai sus, inclusiv cei care nu au primit încă un permis sau un certificat în conformitate cu prezentul act normativ, se supun verificărilor periodice prevăzute la art. 16;

b) în termen de 2 ani de la crearea registrelor menționate la pct. 1, toate permisele și certificatele noi sunt emise în conformitate cu prezentele norme, fără a se aduce atingere prevederilor pct. (3);

c) în termen de 7 ani de la crearea registrelor prevăzute la pct. 1, toți mecanicii trebuie să dețină permise și certificate în conformitate cu prezentele norme. Organismele emitente iau în considerare toate competențele profesionale deja obținute de fiecare mecanic astfel încât această cerință să nu genereze costuri administrative și financiare inutile. Drepturile de conducere a trenurilor acordate anterior mecanicilor de locomotivă sunt păstrate pe cât posibil. Organismele emitente pot decide totuși, pentru mecanici individuali sau pentru grupuri de mecanici, după cum este cazul, că sunt necesare examinări și/sau formări suplimentare pentru obținerea de permise și/sau certificate în baza prezentului act normativ.

3. Mecanicii autorizați să conducă în conformitate cu prevederile care s-au aplicat anterior aplicării prevederilor prezentelor norme, în baza pct. 2 lit. a) sau b), își pot continua activitățile profesionale pe baza drepturilor lor și fără a aplica prevederile prezentelor norme timp de până la 7 ani de la crearea registrelor prevăzute la pct. 1. Ucenicilor care au început un program aprobat de instrucție și formare sau un curs aprobat de formare anterior aplicării prevederilor prezentelor norme, în temeiul pct. 2 lit. a) sau b), le pot fi acordate certificate în conformitate cu prevederile naționale existente. Pentru mecanicii și ucenicii menționați la prezentul punct și în cazuri excepționale, autoritatea sau autoritățile competente implicate pot acorda scutiri de la cerințele medicale stabilite în anexa nr. 2 la prezentele norme. Valabilitatea oricărui permis emis cu o astfel de scutire este limitată la teritoriul național.

4. Autoritățile competente, operatorii de transport feroviar și administratorii infrastructurii feroviare asigură aplicarea treptată a verificărilor periodice corespunzătoare celor prevăzute la art. 16 pentru mecanicii care nu au permise și certificate în conformitate cu prevederile prezentelor norme.

Art. 32. — Anexele nr. 1—7 fac parte integrantă din prezentele norme.

*ANEXA Nr. 1
la norme*

PERMISUL MODEL COMUNITAR ȘI CERTIFICATUL COMPLEMENTAR ARMONIZAT

1. Caracteristicile permisului

Caracteristicile fizice ale permisului mecanicului de locomotivă trebuie să fie conforme standardelor ISO 7.810 și 7.816—1.

Cardul trebuie fabricat din policarbonat.

Metodele de verificare a caracteristicilor permiselor de conducere pentru a se asigura dacă respectă standardele internaționale trebuie să respecte standardul ISO 10.373.

2. Conținutul permisului

Rectoul permisului trebuie să conțină:

a) cuvintele „Permis de mecanic de locomotivă” tipărite cu caractere mari în limba română;

b) stat emitent al permisului — „România”;

c) semnul distinctiv al statului român, în conformitate cu codul ISO 3.166 al țării, tipărit în negativ într-un dreptunghi albastru și încercuit de 12 stele galbene;

d) informații specifice permisului emis, numerotate după cum urmează:

(i) numele de familie al titularului;

(ii) prenumele titularului;

(iii) data și locul nașterii titularului;

(iv) — data emiterii permisului;

— data expirării permisului;

— numele autorității emitente;

— numărul de identificare atribuit angajatului de către angajator (opțional);

- (v) numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național;
- (vi) fotografia titularului;
- (vii) semnătura titularului;
- (viii) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional);
- e) cuvintele „modelul Comunităților Europene” în limba română și cuvintele „Permis de mecanic de locomotivă” în celelalte limbi comunitare, tipărite cu galben și formând fundalul permisului;
- f) culorile de referință:
 - albastru: albastru reflex Pantone;
 - galben: galben Pantone;
- g) informații suplimentare sau restricții medicale la utilizare, impuse în conformitate cu anexa nr. 2 la norme, sub formă de coduri.

Aceste coduri vor fi stabilite de Comisie, conform procedurii de reglementare menționate la art. 32 alin. (2) din Directiva 2007/59/CE, pe baza unei recomandări a Agenției Europene a Căilor Ferate.

3. Certificatul

Certificatul trebuie să conțină:

- a) numele de familie al titularului;
- b) prenumele titularului;
- c) data și locul nașterii titularului;
- d) — data emiterii certificatului;
- data expirării certificatului;

- numele autorității emitente;
- numărul de identificare atribuit angajatului de către angajator (opțional);
- e) numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național;
- f) fotografia titularului;
- g) semnătura titularului;
- h) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional);
- i) numele și adresa operatorului sau a administratorului de infrastructură pentru care titularul are dreptul de a conduce trenuri;
- j) categoria în care titularul este îndreptățit să conducă;
- k) tipul sau tipurile de material rulant pe care titularul este autorizat să îl/le conducă;
- l) infrastructura pe care titularul este autorizat să conducă;
- m) orice informații suplimentare sau restricții;
- n) cunoștințele lingvistice.

4. Informații minime conținute în registrele naționale

a) Informații privind permisul

Toate informațiile care apar pe permis plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la art. 11 și 16 din norme.

b) Informații privind certificatul

Toate informațiile care apar pe certificat plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la art. 12, 13 și 16 din norme.

*ANEXA Nr. 2
la norme*

CERINȚE MEDICALE

1. Cerințe generale

1.1. Mecanicii nu trebuie să sufere de nicio boală și să nu ia niciun medicament și nicio substanță care pot provoca:

- o pierdere bruscă a cunoștinței;
- o reducere a atenției sau a concentrării;
- incapacitate bruscă;
- pierderea echilibrului sau a coordonării;
- limitarea semnificativă a mobilității.

1.2. Vederea

Trebuie îndeplinite următoarele cerințe privind vederea:

— acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără ajutor: 1,0; minimum 0,5 pentru ochiul mai slab;

— lentile corectoare maximum: hipermetropie + 5/miopie – 8.

Derogările sunt autorizate în cazuri excepționale și după obținerea opiniei unui oftalmolog. Apoi medicul ia decizia;

— vederea la apropiere și la distanță medie: suficientă, cu sau fără ajutor;

— lentilele de contact și ochelarii sunt autorizați dacă sunt verificați periodic de un specialist;

— vederea normală în culori: folosirea unui test recunoscut, cum ar fi Ishihara, precum și a altui test recunoscut, dacă este necesară;

— câmpul vizual: complet;

— vederea cu ambii ochi: existentă; nu este necesară dacă persoana are experiență de adaptare adecvată și de compensare suficientă. Numai dacă a pierdut vederea binoculară după începerea serviciului;

— vederea binoculară: existentă;

— recunoașterea semnalelor color: testul trebuie să se bazeze pe recunoașterea culorilor unice, și nu pe diferențele relative;

— sensibilitate la contraste: bună;

— nicio boală de ochi progresivă;

— implanturile de lentile intraoculare, keratotomiile și keratectomiile sunt permise numai cu condiția să fie verificate în fiecare an sau la intervale stabilite de medic;

— capacitatea de a suporta lumina intensă;

— lentilele de contact colorate și lentilele fotocrome nu sunt permise. Lentilele cu filtru UV sunt permise.

1.3. Cerințe privind auzul și vorbirea

Auz suficient, confirmat de o audiogramă, adică:

— auz suficient pentru a purta o discuție telefonică și pentru a putea auzi sunete de avertizare și mesaje radio.

Următoarele valori trebuie considerate orientative:

— deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 40 dB la 500 și 1.000 Hz;

— deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 45 dB la 2.000 Hz pentru urechea care are cea mai slabă conducere aeriană a sunetului;

— nicio anomalie a sistemului vestibular;

— nicio boală cronică care afectează capacitatea de vorbire (dată fiind necesitatea de a transmite mesaje tare și clar);

— folosirea dispozitivelor de asistare a auzului este permisă în cazuri speciale.

1.4. Sarcina

În cazul unei toleranțe scăzute sau al unei probleme patologice, sarcina trebuie considerată a fi un motiv pentru excluderea temporară a mecanicilor. Prevederile legale care protejează femeile mecanic gravide trebuie aplicate.

2. Conținutul minim al examenului care precedă numirea

2.1. Examinările medicale:

— un examen medical general;

— examinări ale funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția culorilor);

— teste de sânge sau de urină, testarea, între altele, pentru diabetul mellitus, în măsura în care sunt necesare pentru a evalua aptitudinile fizice ale candidatului;

— o electrocardiogramă (ECG) în condiții de repaus;

— teste pentru detectarea substanțelor psihotrope, cum ar fi drogurile ilegale sau medicamentele psihotrope, precum și a abuzului de alcool, care pun sub semnul întrebării capacitatea profesională;

— cognitive: atenția și concentrarea; de memorie; de percepție; de logică;

— de comunicare;

— psihomotorii: pentru timpul de reacție, coordonarea mâinilor.

2.2. Examinările psihologice ocupaționale

Scopul examinărilor psihologice ocupaționale este de a ajuta în procesul de angajare și gestionare a personalului. La determinarea conținutului evaluării psihologice, examinarea trebuie să evalueze dacă mecanicul solicitant nu are deficiențe psihologice ocupaționale clar stabilite, în special în ceea ce privește aptitudinile operaționale sau orice factor relevant al personalității, care pot interfera cu exercitarea în siguranță a îndatoririlor.

3. Examinările periodice după numire

3.1. Frecvența:

Examinările medicale (aptitudini fizice) trebuie să aibă loc la interval de 3 ani până la vârsta de 55 de ani și apoi anual.

În plus față de această frecvență, medicul acreditat sau recunoscut în temeiul art. 20 din norme trebuie să crească frecvența examinărilor dacă sănătatea salariatului o cere.

Fără a aduce atingere art. 16 alin. (1) din norme, o examinare medicală corespunzătoare trebuie desfășurată când există motive pentru a bănuși că un titular de permis sau certificat nu mai îndeplinește cerințele medicale stabilite la pct. 1.

Starea fizică trebuie verificată regulat și după orice accident de muncă sau orice perioadă de concediu în urma unui accident implicând persoane. Medicul acreditat sau recunoscut în temeiul art. 20 din norme poate decide să efectueze un control medical suplimentar corespunzător, în special după o perioadă de cel puțin 30 de zile de concediu medical.

Angajatorul trebuie să îi ceară medicului acreditat sau recunoscut în temeiul art. 20 din norme să verifice starea fizică a mecanicului dacă angajatorul a trebuit să îl retragă pe mecanic din serviciu din motive de siguranță.

3.2. Conținutul minim al controlului medical periodic

Dacă mecanicul îndeplinește criteriile necesare pentru examinarea care se desfășoară înaintea numirii, controalele periodice trebuie să includă cel puțin:

— un control medical general;

— un control al funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția culorilor);

— analize de sânge sau urină pentru a identifica diabetul mellitus și alte boli sugerate de examenul clinic;

— analize pentru detectarea drogurilor dacă există indicii clinice.

În plus, pentru mecanicii în vârstă de peste 40 de ani, este necesar, de asemenea, un ECG în condiții de repaus.

*ANEXA Nr. 3
la norme*

METODA DE FORMARE

Trebuie să existe un echilibru între formarea teoretică (cursuri și demonstrații) și cea practică (experiență la locul de muncă, conducerea trenului cu și fără supraveghere pe linii închise în scop de formare).

Formarea asistată de calculator trebuie acceptată pentru învățarea individuală a regulilor operaționale, pentru semnalarea problemelor etc.

Utilizarea simulatoarelor, deși nu este obligatorie, poate fi utilă pentru formarea eficientă a mecanicilor; acestea sunt utile în special pentru formarea în condiții de muncă deosebite sau pentru reguli aplicate rar. Simulatoarele au un avantaj special

prin faptul că oferă învățare prin practică în cazul evenimentelor care nu pot fi exersate în realitate. În principiu, trebuie folosite simulatoare de ultima generație.

În ceea ce privește dobândirea de cunoștințe privind rutele, abordarea care trebuie încurajată trebuie să fie cea în care mecanicul de locomotivă însoțește alt mecanic timp de un număr adecvat de călătorii pe drum, atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte. Între alte metode, se pot folosi înregistrări video ale rutelor, astfel cum se văd din cabina mecanicului, ca metodă alternativă de formare.

*ANEXA Nr. 4
la norme*

CUNOȘTINȚE PROFESIONALE GENERALE ȘI CERINȚELE PRIVIND PERMISUL

Formarea generală are următoarele obiective:

— dobândirea cunoștințelor și a procedurilor privind tehnologiile de căi ferate, inclusiv principiile de siguranță și raționamentele care stau la baza regulamentelor operaționale;

— dobândirea cunoștințelor și deprinderea procedurilor privind riscurile legate de funcționarea căilor ferate și diversele mijloace care trebuie folosite pentru combaterea acestora;

— dobândirea cunoștințelor și dobândirea procedurilor privind principiile care guvernează unul sau mai multe regimuri de operare a căilor ferate;

— dobândirea cunoștințelor și deprinderea procedurilor privind trenurile, compunerea acestora și cerințele tehnice

privind unitățile de tracțiune, vagoanele de marfă și de pasageri și alte tipuri de material rulant.

În special, mecanicii trebuie să poată:

— să înțeleagă cerințele specifice pentru profesia de mecanic, importanța acesteia și cerințele profesionale și personale (perioade lungi de muncă, depărtarea de casă și altele asemenea);

— să aplice regulile de siguranță a personalului;

— să identifice materialul rulant;

— să cunoască și să aplice o metodă de lucru în mod precis;

— să identifice documentațiile de referință și de utilizare (manualul de proceduri și manualul de linii, astfel cum este

definit în STI „Operațiuni”, manualul mecanicului, manualul de depanare și altele asemenea);

— să își însușească comportamente compatibile cu responsabilitățile esențiale pentru siguranță;

— să identifice procedurile aplicabile accidentelor în care au fost implicate persoane;

— să distingă riscurile legate de funcționarea căilor ferate în general;

— să cunoască principiile care guvernează siguranța traficului;

— să aplice principiile de bază ale electrotehnologiei.

*ANEXA Nr. 5
la norme*

CUNOȘTIINȚE PROFESIONALE PRIVIND MATERIALUL RULANT ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL

După încheierea formării specifice privind materialul rulant, mecanicii trebuie să fie capabili să desfășoare următoarele sarcini:

1. Teste și verificări anterioare plecării

Mecanicii trebuie să fie capabili:

— să strângă documentele și echipamentele necesare;

— să verifice capacitățile unității de tracțiune;

— să verifice informațiile introduse în documentele de la bordul unității de tractare;

— să asigure, prin efectuarea verificărilor și testelor precizate, că unitatea de tractare este capabilă de a furniza puterea de tractare necesară și că echipamentul de siguranță este funcțional;

— să verifice disponibilitatea și funcționalitatea protecției recomandate și echipamentele de siguranță la predarea unei locomotive la începutul unei curse;

— să efectueze orice operațiuni curente de întreținere preventivă.

2. Cunoașterea materialului rulant

Pentru a conduce o locomotivă, mecanicii trebuie să cunoască toate mecanismele de comandă și indicatoarele care le sunt puse la dispoziție, în special pe cele care privesc:

— tracțiunea;

— frânele;

— elementele privind siguranța traficului.

Pentru a identifica și a localiza neregulile materialului rulant, pentru a le raporta și a determina ce este necesar pentru a le repara și, în anumite cazuri, pentru a acționa asupra lor, mecanicii trebuie să cunoască:

— structurile mecanice;

— echipamentul de suspensie, tracțiune și legare;

— mecanismul de rulare;

— echipamentul de siguranță;

— rezervoarele de combustibil, sistemul de alimentare, echipamentul de evacuare;

— sensul semnelor din interiorul și exteriorul materialului rulant, în special simbolurile utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase;

— sistemele de înregistrare a cursei;

— sistemele electrice și pneumatice;

— colectarea sistemelor de curent și de înaltă tensiune;

— echipamentele de comunicații (sistem radio de comunicații între tren și unitățile fixe etc.);

— organizarea curselor;

— componentele materialului rulant, utilitatea acestora și dispozitivele specifice materialului remorcat, în special sistemul de oprire a trenului prin evacuarea aerului din conducta de frână;

— sistemul de frânare;

— componentele specifice unităților de tracțiune;

— lanțul de tracțiune, motoarele și transmisia.

3. Testarea frânelor

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a verifica și de a calcula, înainte de plecare, dacă tonajul frânat real al trenului corespunde tonajului necesar de

frânat în cazul secției respective de circulație, astfel cum se precizează în documentele vehiculului;

— să verifice funcționarea diferitelor componente ale sistemului de frânare al vehiculului de tracțiune și al trenului, după caz, înainte de plecare, la plecare și în timpul mersului.

4. Modul de operare și viteza maximă a trenului în raport cu caracteristicile liniei

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a reține informațiile care le-au fost transmise înainte de plecare;

— de a determina tipul de mers și limita de viteză a trenului în funcție de limitele de viteză, condițiile atmosferice sau modificările la sistemul de semnalizare.

5. Conducerea trenului astfel încât să nu se deterioreze instalațiile sau vehiculele

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a utiliza sistemele de control disponibile în conformitate cu normele aplicabile;

— de a porni trenul ținând cont de limitările de aderență și putere;

— de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații.

6. Funcționarea necorespunzătoare

Mecanicii trebuie:

— să fie capabili să depisteze comportamente neobișnuite ale trenului;

— să poată inspecta trenul și identifica indiciile funcționării necorespunzătoare, să facă distincții între ele, să reacționeze după importanța relativă a acestora și să încerce să le remedieze, dând întotdeauna prioritate siguranței traficului feroviar și persoanelor;

— să cunoască mijloacele disponibile de protecție și comunicare.

7. Incidente și accidente de operare, incendii și accidente soldate cu accidentarea persoanelor

Mecanicii trebuie:

— să poată lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea persoanelor aflate în tren;

— să poată determina dacă trenul transportă mărfuri periculoase și să le identifice pe baza documentelor trenului și a listelor vagoanelor;

— să cunoască procedurile privind evacuarea unui tren în caz de urgență.

8. Condiții pentru continuarea mersului după un incident soldat cu avariarea materialului rulant

După un incident, mecanicii trebuie să fie capabili de a evalua dacă vehiculul poate continua călătoria și în ce condiții, pentru a informa administratorul de infrastructură în legătură cu acele condiții cât mai devreme posibil.

Mecanicii trebuie să fie capabili de a determina dacă evaluarea din partea unui expert este necesară înainte ca trenul să continue călătoria.

9. Imobilizarea trenului

Mecanicii trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că trenul sau părți din acesta sunt asigurate contra pornirii din loc, chiar în cele mai dificile condiții.

În plus, mecanicii trebuie să aibă cunoștințe privind măsurile care trebuie luate pentru a opri un tren sau părți ale acestuia în cazul în care trenul a început să pornească din loc în mod neașteptat.

*ANEXA Nr. 6
la norme*

CUNOȘTINȚELE PROFESIONALE DE INFRASTRUCTURĂ ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL

Probleme legate de infrastructură

1. Testarea frânelor

Mecanicii trebuie să fie capabili de a verifica și de a calcula, înainte de plecare, dacă tonajul frânat real al trenului corespunde tonajului necesar de frânat în cazul secției respective de circulație, astfel cum se precizează în documentele vehiculului.

2. Tipul operării și viteza maximă a trenului conform caracteristicilor liniei

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a reține informațiile care le-au fost transmise, ca, de exemplu, limitele de viteză sau modificările la sistemul de semnalizare;

— de a determina tipul de mers și viteza maximă admisă a trenului pe baza caracteristicilor liniei.

3. Cunoașterea liniei

Mecanicii trebuie să fie capabili de a anticipa probleme și de a reacționa corespunzător în ceea ce privește siguranța și alte performanțe, cum ar fi punctualitatea și aspectele economice. Ca urmare, ei trebuie să aibă cunoștințe temeinice privind liniile de cale ferată și instalațiile de pe ruta acestora și de pe alte rute convenite.

Următoarele aspecte sunt importante:

— condițiile operaționale (modificările aduse liniilor, mersul în sens unic etc.);

— desfășurarea unei verificări a rutei și consultarea documentelor relevante;

— identificarea liniilor care pot fi utilizate pentru un anumit tip de mers;

— regulile de trafic aplicabile și semnificația sistemului de semnalizare;

— regimul operațiunilor;

— sistemul de blocare și regulamentele asociate;

— numele stațiilor și poziția și observarea de la distanță a stațiilor și a cabinelor de semnalizare pentru adaptarea corespunzătoare a operării;

— semnalizarea tranziției între diferite sisteme de operare sau de furnizare a curentului electric;

— limitele de viteză pentru diferitele categorii de trenuri conduse;

— profilurile topografice;

— condițiile speciale de frânare, de exemplu, pe liniile cu pante foarte abrupte;

— funcții speciale de operare: semnale speciale, semne, condiții de plecare etc.

4. Reguli de siguranță

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a porni trenurile când toate condițiile necesare sunt îndeplinite (orar, ordin sau semnal de plecare, operarea semnalelor dacă este necesar etc.);

— de a observa semnalele din cale și semnalizările din cabină, de a le interpreta imediat și fără erori și de a acționa după cum s-a indicat;

— de a conduce trenul în condiții de siguranță, conform unor moduri specifice de operare, de a aplica, dacă li s-a indicat, regimuri speciale, restricții temporare de viteză, mersul în sens

opus, permisiunea de a transmite semnale în caz de pericol, alternarea operațiunilor, întoarceri de a circula pe linii unde se execută lucrări;

— de a respecta opririle programate sau suplimentare și, dacă este necesar, de a desfășura operațiunile suplimentare pentru pasageri în timpul acestor opriri, în special deschiderea și închiderea ușilor.

5. Conducerea trenului

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a cunoaște poziția trenului pe linie în orice moment;

— de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații;

— de a adapta mersul trenului în conformitate cu orarul și ordinele date pentru economisirea energiei, luând în considerare caracteristicile unității de tracțiune, trenul, linia și mediul.

6. Funcționare necorespunzătoare

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a fi atenți, în măsura în care o permite operarea trenului, la întâmplări neobișnuite privind infrastructura și mediul: semnalele, liniile, rezerva de energie, trecerile la nivel, împrejurimile liniilor, alt trafic;

— de a cunoaște distanțele particulare până la îndepărtarea obstacolelor;

— de a informa gestionarul de infrastructură cât mai curând posibil în legătură cu locul și natura anomaliilor observate, asigurându-se că informațiile au fost înțelese;

— de a lua în calcul infrastructura, de a asigura sau de a lua măsuri pentru a asigura siguranța traficului și a persoanelor, oricând este necesar.

7. Incidente și accidente de operare, incendii și accidente soldate cu accidentarea de persoane

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea de persoane;

— de a determina unde să oprească trenul în cazul unui incendiu și de a facilita evacuarea pasagerilor, dacă este necesar;

— de a furniza informații utile privind incendiul cât mai curând posibil, dacă incendiul nu poate fi ținut sub control de către mecanic singur;

— de a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu aceste condiții cât mai curând posibil;

— de a evalua dacă infrastructura permite vehiculului să își continue mersul și în ce condiții.

8. Testele lingvistice

Mecanicii care trebuie să comunice cu administratorul de infrastructură privind probleme esențiale de siguranță trebuie să aibă cunoștințe lingvistice în limba stabilită de gestionarul de infrastructură. Cunoștințele lingvistice trebuie să permită ca aceștia să poată comunica activ și eficient în situații normale, dificile și de urgență.

Aceștia trebuie să fie capabili de a utiliza mesajele și metoda de comunicare precizată în STI „Operațiuni”. Mecanicii trebuie să fie capabili de a comunica conform nivelului 3 din tabelul următor:

Nivelul de limbă și comunicare

Capacitatea de exprimare orală într-o limbă poate fi divizată în 5 niveluri:

Nivelul	Descrierea
5	— poate adapta modul de vorbire la orice interlocutor
	— poate exprima o părere
	— poate negocia
	— poate convinge
	— poate da sfaturi
4	— poate face față unor situații complet neprevăzute
	— poate formula presupuneri
	— poate exprima o părere motivată
3	— poate face față unor situații practice care presupun un element neprevăzut
	— poate descrie
	— poate purta o conversație simplă
2	— poate face față unei situații practice simple
	— poate pune întrebări
	— poate răspunde la întrebări
1	— poate vorbi folosind propoziții memorate

*ANEXA Nr. 7
la norme*

FRECVENȚA EXAMENELOR

Frecvența minimă a verificărilor periodice va fi după cum urmează:

a) cunoștințe lingvistice (numai pentru cei care nu sunt vorbitori nativi): la fiecare 3 ani sau după o absență de mai mult de un an;

b) cunoștințe de infrastructură (inclusiv cunoștințe privind ruta și regulile de operare): la fiecare 3 ani sau după o absență de mai mult de un an pe ruta respectivă;

c) cunoștințe de material rulant: la fiecare 3 ani.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

ORDIN

pentru modificarea Ordinului ministrului apărării naționale nr. M.104/2009 privind îndeplinirea de către secretarul de stat pentru politica de apărare și planificare a competenței conducerii Departamentului pentru relația cu Parlamentul și informare publică, precum și delegarea competenței îndeplinirii unor atribuții aflate în responsabilitatea ministrului apărării naționale

Pentru aplicarea dispozițiilor art. 11 și art. 32 alin. (3) din Legea nr. 346/2006 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, cu modificările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 33 alin. (1) din Legea nr. 346/2006, cu modificările ulterioare,

ministrul apărării naționale emite prezentul ordin.

Art. I. — Ordinul ministrului apărării naționale nr. M.104/2009 privind îndeplinirea de către secretarul de stat pentru politica de apărare și planificare a competenței conducerii Departamentului pentru relația cu Parlamentul și informare publică, precum și delegarea competenței îndeplinirii unor atribuții aflate în responsabilitatea ministrului apărării naționale, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 667 din 6 octombrie 2009, se modifică după cum urmează:

— **La articolul 2 alineatul (1), litera d) va avea următorul cuprins:**

„d) în ceea ce privește coordonarea Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială «General Doctor Aviator Victor Anastasiu».”

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

Ministrul apărării naționale,
Gabriel Oprea

București, 5 ianuarie 2010.
Nr. M.5.

ACTE ALE BĂNCII NAȚIONALE A ROMÂNIEI

BANCA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI

CIRCULARĂ**privind punerea în circulație, în scop numismatic, a unor monede dedicate aniversării a 190 de ani de la nașterea lui Nicolae Bălcescu — istoric, scriitor și revoluționar român**

Art. 1. — În conformitate cu prevederile Legii nr. 312/2004 privind Statutul Băncii Naționale a României, Banca Națională a României va pune în circulație, în scop numismatic, începând cu data de 30 decembrie 2009, o monedă din aur, o monedă din argint și o monedă din tombac cuprat dedicate aniversării a 190 de ani de la nașterea lui Nicolae Bălcescu — istoric, scriitor și revoluționar român.

Art. 2. — Caracteristicile monedelor din aur, argint și tombac cuprat sunt următoarele:

valoare nominală	500 lei	10 lei	1 leu
metal	aur	argint	tombac cuprat
formă	rotundă	rotundă	rotundă
diametru	35 mm	37 mm	37 mm
titlu	999‰	999‰	—
greutate	31,103 g	31,103 g	23,5 g
calitate	proof	proof	proof
margine	netedă	netedă	netedă

Aversul prezintă în partea superioară stema României, iar dedesubt valoarea nominală a monedei (500 LEI, 10 LEI sau 1 LEU). În partea inferioară, în interiorul unei cununi de lauri, o reproducere a picturii „România Revoluționară” de Constantin Daniel Rosenthal.

Reversul prezintă în partea stângă, în plan apropiat, portretul lui Nicolae Bălcescu reprodus după o pictură de Gheorghe Tattarescu, iar în dreapta, în plan îndepărtat, parțial acoperită de portret, o reprezentare a grupului de revoluționari pașoptiști din acuarela lui Costache Petrescu și anii „1819”, „2009”. La exterior prezintă inscripțiile semicirculare „DREPTATE FRATIE UNITATE” — sus și „NICOLAE BALCESCU” — jos.

Art. 3. — Fiecare monedă, ambalată în capsulă de metacrilat transparent, va fi însoțită de o broșură de prezentare a acestei emisiuni numismatice, redactată în limbile română, engleză și franceză. Broșurile includ certificatul de autenticitate al emisiunii, pe care se găsesc semnăturile guvernatorului Băncii Naționale a României și casierului central.

Art. 4. — Monedele din aur, argint și tombac cuprat dedicate aniversării a 190 de ani de la nașterea lui Nicolae Bălcescu — istoric, scriitor și revoluționar român au putere circulatorie pe teritoriul României.

Art. 5. — Punerea în circulație, în scop numismatic, a monedelor din aur, argint și tombac cuprat din emisiunea dedicată aniversării a 190 de ani de la nașterea lui Nicolae Bălcescu — istoric, scriitor și revoluționar român se realizează prin sucursalele București, Cluj, Iași și Timiș ale Băncii Naționale a României.

p. Președintele Consiliului de administrație al Băncii Naționale a României,
Florin Georgescu

București, 28 decembrie 2009.
Nr. 49.

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. 021.411.58.33 și 021.410.47.30, fax 021.410.77.36 și 021.410.47.23
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

