

Ordinul nr. 103/2008 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară - nr. 328

În vigoare de la 08 iunie 2008

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 180 din 10 martie 2008. Nu există modificări până la 06 august 2014.

În temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) lit. k pct. (ii) din anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR" la anexa nr. 1 "Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității Feroviare Române AFER" la Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 367/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. - Se aprobă Instrucțiunile pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară - nr. 328, prevăzute în anexa*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

*) Anexa se publică ulterior în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 180 bis în afara abonamentului, care se poate achiziționa de la Centrul pentru vânzări și relații cu publicul al Regiei Autonome "Monitorul Oficial", București, șos. Panduri nr. 1.

Art. 2. - Prevederile prezentului ordin se aplică Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A., Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A., gestionarilor de infrastructură feroviară, altor operatori de transport feroviar licențiați, operatorilor de manevră feroviară autorizați și operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar și/sau care dețin vehicule feroviare.

Art. 3. - Autoritatea Feroviară Română - AFER, Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A., gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar licențiați și operatorii de manevră feroviară autorizați vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 4. - Prevederile prezentului ordin se aplică și persoanelor juridice autorizate să elaboreze proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară și persoanelor fizice atestate să întocmească și să verifice proiecte de încărcare.

Art. 5. - Nerespectarea prevederilor prezentului ordin atrage răspunderea juridică, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 6. - (1) Prezentul ordin intră în vigoare în termen de 90 de zile de la data publicării.

(2) Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. pune la dispoziție celor interesați, contra cost, instrucțiunile prevăzute la art. 1.

Art. 7. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor,
Ludovic Orban

București, 29 ianuarie 2008.
Nr. 103.

ANEXĂ

Instrucțiunea pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară - nr. 328 din 29.01.2008

În vigoare de la 08 iunie 2008

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 180bis din 10 martie 2008. Nu există modificări până la 06 august 2014.

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Art. 1. - (1) Prezentele instrucțiuni cuprind condiții de admitere și de efectuare a transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

(2) Aceste instrucțiuni trebuie cunoscute de către personalul feroviar care execută operații în circulația trenurilor și manevrarea vehiculelor feroviare și care are atribuții în executarea transporturilor excepționale.

Art. 2. - (1) Un transport este considerat excepțional dacă din cauza dimensiunilor lui, a gabaritului sau a greutateii lui, ținând cont de caracteristicile infrastructurii feroviare pe care urmează să circule, nu poate fi admis decât cu respectarea unor condiții tehnice sau de exploatare speciale.

(2) Din categoria transporturilor excepționale fac parte următoarele transporturi:

- a)** încărcăturile care nu corespund prescripțiilor obligatorii din anexa II RIV;
- b)** unități de încărcare ce necesită a fi transbordate dacă masa fiecărui obiect este mai mare de 25 de tone;
- c)** expedițiile care trebuie încărcate pe feribot și care se încadrează în dispozițiile anexei IV RIV;
- d)** vagoane cu mai mult de 8 osii, dacă sunt încărcate, chiar dacă poartă semnul RIV;
- e)** vehicule feroviare de cale ferată care circulă pe roți proprii, care formează obiectul unui contract de transport, când nu poartă semnul RIV sau RIC.

Art. 3. - (1) Încărcăturile care nu corespund prescripțiilor obligatorii din anexa II RIV vor fi tratate ca transporturi excepționale dacă:

- a)** se depășește gabaritul de încărcare pentru liniile în cauză, ținându-se seama de restricțiile de lățime prescise;
- b)** este depășit tonajul maxim admis de linie, lucrări de artă și de vagon;
- c)** poziția centrului de greutate necesită anumite măsuri pentru a nu periclita siguranța circulației și securitatea transporturilor;
- d)** încărcătura este așezată pe două sau mai multe vagoane cu scaun învârtitor, care nu sunt legate între ele prin cuplă cu șurub ori printr-un vagon intermediar, ci printr-o bară de cuplare, prin însăși încărcătură sau printr-un vagon intermediar legat cu cele două vagoane portante prin bară de cuplare;
- e)** se încarcă unități flexibile legate în mănunchi sau nelegate în mănunchi - și fără scaune învârtitoare - cu o lungime mai mare de 36 m.

(2) Transporturile excepționale pot fi acceptate și expediate numai în condițiile respectării prevederilor prezentelor instrucțiuni.

Art. 4. - (1) În trafic internațional pentru îndrumarea transporturilor excepționale sunt necesare acorduri de preluare din partea tuturor căilor ferate participante la transport sau numai din partea căilor ferate pe liniile cărora transporturile respective sunt considerate excepționale.

(2) Cererea și obținerea acordurilor de preluare constituie sarcina operatorului de transport feroviar.

(3) Operatorul de transport feroviar este obligat să înscrie atât pe etichetele model W, cât și pe documentul de transport, în ordinea parcurșului expediției, inițialele administrațiilor feroviare pe ale căror linii expedițiile sunt considerate excepționale, precum și numerele acordurilor de preluare.

(4) Pe liniile infrastructurii feroviare cu ecartament normal din România, orice transport, din punct de vedere al dimensiunilor - majorate cu sporul din curbele cu raza de 250 m - și al greutateii sale, pentru a se putea efectua, NU TREBUIE SĂ DEPĂȘEASCĂ:

- a)** dimensiunile gabaritelor C.F.R. de vagon - de încărcare - și de locomotivă, prevăzute în prezentele instrucțiuni;
- b)** capacitatea sau limita maximă de încărcare șablonată pe vagon, sarcina maximă pe osie și greutatea maximă pe metru liniar, admise pe toată ruta de circulație a transportului respectiv de către linie, poduri și vagon stabilite în reglementările privind modul de determinare a sarcinii pe osie și a

masei pe metru de vagon, admise în parcurs pe liniile infrastructurii feroviare publice, pentru vagoane de marfă.

(5) Din punct de vedere al masei și calculului greutateii, prezentele instrucțiuni se referă numai la mărfurile grele, indivizibile.

(6) Pentru stabilirea eventualelor depășiri, toate transporturile vor fi verificate, iar cele care au depășiri vor fi tratate conform reglementărilor din prezentele instrucțiuni.

Art. 5. - (1) Elementele de construcție ale podurilor, tunelurilor, trecerilor superioare, precum și cele ale tuturor instalațiilor și clădirilor din stații și de-a lungul liniei curente, și orice obiecte sau materiale depozitate sunt astfel considerate încât ele să se găsească în afara conturului gabaritului de liberă trecere, la o distanță minimă prevăzută în prezentele instrucțiuni.

(2) Deoarece pe liniile infrastructurii feroviare din România spațiul de rezervă la trecerea pe poduri, prin tuneluri și în dreptul diverselor construcții și instalații este în general mai mare decât rezerva minimă instrucțională, avută în vedere la stabilirea gabaritelor CFR de vagon și de liberă trecere, iar podurile și tipul șinei admit depășirea sarcinilor maxime pe osie și a greutateii maxime admise pe metru liniar de vagon, transporturile care au depășirile menționate la lit. a) și b) de mai sus pot fi totuși efectuate, dar numai pe anumite rute și în anumite condiții, stabilite anticipat expedierii lor prin aprobarea de circulație, astfel ca circulația să se facă în deplină securitate și siguranță pe întregul parcurs.

Art. 6. - (1) Instrucțiunile privind transporturile excepționale la căile ferate române și modificările acestora se aprobă prin ordin al autorității de stat în domeniul transportului feroviar.

(2) Dacă diferitele aspecte ale aceleiași probleme sunt cuprinse în mai multe articole ale prezentelor instrucțiuni, ele trebuie să fie înțelese și aplicate în totalitatea lor.

(3) Nu se pot face modificări, completări și/sau precizări referitoare la prezentele instrucțiuni și nici nu se pot acorda derogări de la prevederile acestora; în cazuri bine justificate, acestea se vor face numai prin ordin al autorității de stat în domeniul transportului feroviar.

CAPITOLUL II

GABARITE, TRANSPORTURI EXCEPȚIONALE NEGABARITICE ȘI CU TONAJUL DEPĂȘIT. EMITENȚI, FORME NECESARE ȘI METODOLOGIA PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE PRINCIPIU. COMISII PENTRU TRATAREA TRANSPORTURILOR EXCEPȚIONALE

Art. 7. - (1) Gabaritele utilizate pe liniile infrastructurii feroviare din România sunt cele prezentate în anexa nr. 1 și în planșele 1-13 din prezentele instrucțiuni.

(2) Pentru căile ferate străine gabaritele de vagon - de încărcare - corespunzătoare acestora sunt prezentate în anexa II - RIV, în Convenția SMGS și în Regulamentul PPV.

(3) Depășirea gabaritelor de vagon - de încărcare - ale căilor ferate străine de către dimensiunile conturului transversal ale unui transport, ținându-se seama și de limitările lățimilor de încărcare, prezentate în tabelele din anexa II - RIV și în tabelele din anexa nr. 6 SMGS, este admisă numai pe baza acordului obținut, înaintea încărcării mărfii, din partea administrațiilor feroviare respective de către operatorul de transport feroviar care este solicitat să primească marfa la transport.

Art. 8. - (1) Un transport este negabaritic atunci când conturul geometric transversal limită al gabaritului CFR de vagon este depășit, într-un punct sau mai multe, de conturul geometric transversal majorat cu sporul în curbe al transportului respectiv. Conturul geometric transversal al transportului se măsoară în staționare, în aliniament și palier.

(2) În traficul internațional conturul transversal al vagoanelor goale sau încărcate se va verifica și analiza dacă este negabaritic, față de conturul gabaritului de vagon - de încărcare - al fiecărei căi ferate străine aflate pe ruta de circulație respectivă, ținându-se seama și de limitările lățimilor de încărcare menționate la art. 7.

(3) Vor fi verificate și măsurate obligatoriu și următoarele expediții:

a) toate încărcăturile a căror lungime depășește traversa frontală a vagonului sau care sunt așezate între lonjeroanele vagoanelor de construcție specială;

b) toate încărcăturile care depășesc lățimea maximă a platformei vagonului - peste lățimea maximă a bridelor și a țepușelor;

c) toate încărcăturile care nu depășesc lățimea maximă a platformei vagonului, dar au o înălțime - inclusiv înălțimea platformei vagonului - mai mare de 3.500 mm, măsurată de la nivelul superior al șinei.

(4) În cazul încărcăturilor prevăzute la alin. (3) nu se va cere aprobare de circulație dacă la verificarea lor prin măsurare se constată că lățimile majorate cu sporul în curbe cu raza de 250 m, nu depășesc în niciun punct dimensiunile gabaritului CFR de vagon.

(5) Verificarea se face de către șeful stației gestionarului infrastructurii feroviare publice sau împuternicitul acestuia cel puțin în funcția de impiegat de mișcare, împreună cu împuternicitul operatorului de transport feroviar, toți autorizați în acest scop și în prezența împuternicitului predătorului mărfii.

(6) Pe tabla de însemnări a vagonului și pe încărcătură predătorul va aplica eticheta cu mențiunea "Transport verificat și constatat gabaritic", iar pe manșeta albă a scrisorii de trăsură personalul stabilit de operatorul de transport feroviar în planul tehnic de exploatare comercial va face, cu creion roșu, aceeași mențiune, semnând și aplicând ștampila subunității.

(7) În prevederile alin. (4) nu se încadrează mărfurile încărcate pe vagoane de construcție specială care au înălțimea platformei mai joasă de 430 mm, măsurată de la nivelul superior al șinei.

Art. 9. - (1) Un transport se consideră cu tonaj depășit atunci când se constată una dintre următoarele situații:

a) sarcina maximă pe osie, admisă de liniile infrastructurii feroviare de pe ruta de circulație a vehiculului, este depășită de sarcina pe osie a transportului respectiv;

b) greutatea maximă pe metru liniar, admisă de linie, poduri și vagon, este depășită pe ruta de circulație a acestui transport pe una sau mai multe porțiuni.

(2) Pentru liniile altor administrații de cale ferată, sarcina maximă pe osie și greutatea maximă pe metru liniar admise sunt prevăzute în anexa II - RIV și se pot depăși numai cu acordul acestor administrații, obținut înainte de încărcarea mărfii de către operatorul de transport feroviar care este solicitat să primească marfa la transport.

(3) Exemple și modele de calcul pentru stabilirea sarcinilor pe osie și al raportului sarcinii pe osie și pe boghiu, precum și prescripțiile ce trebuie respectate în legătură cu limita de încărcare a vagoanelor la repartizarea mărfurilor pe lungimea de încărcare a platformei lor sunt prezentate în tabelele din anexa II-RIV.

Art. 10. - (1) De regulă, primirea la transport și circulația transporturilor negabaritice sau cu tonajul depășit pe liniile infrastructurii feroviare publice, se pot face în condițiile stabilite de către gestionarul infrastructurii feroviare publice printr-un acord de principiu, condiții care trebuie îndeplinite din timp de către predătorul mărfii sau împuternicitul său, prin operatorul de transport feroviar.

(2) Delegatul predătorului, împuternicit de acesta prin act oficial, va participa la măsurători în vederea expedierii transporturilor negabaritice și va menționa în procesul-verbal de măsurători calitatea, diametrul și numărul firelor de sârmă cu care a legat încărcătura de vagon, semnând procesul-verbal de măsurători.

(3) Delegatul împuternicit pentru fiecare caz în parte va înmâna șefului de stație certificatul care atestă calitatea execuției și rezistența cadrului care însoțește transportul negabaritic și care este prevăzut în proiectul de încărcare sau în anexa II - RIV, la așezarea mărfii pe vagon: cadru-șa sau cadru-sanie.

Art. 11. - (1) Pentru mărfurile negabaritice sau cu tonajul depășit care urmează să fie expediate numai în traficul intern, pe raza unui gestionar teritorial al infrastructurii feroviare publice, acordul de principiu se emite de către Divizia Trafic cu avizul diviziilor Linii și Instalații ale regionalelor de cale ferată. La circulația transportului pe raza de activitate a mai multor regionale de cale ferată, acordul de principiu se emite de către Direcția Trafic din cadrul Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., denumită în continuare "CFR" - SA, cu acordul direcțiilor de specialitate, pe baza documentației prezentate de operatorul de transport feroviar interesat.

(2) Pentru vehiculele de orice fel pe roți proprii care depășesc gabaritul sau tonajul admis este necesar să se obțină acordul de principiu în vederea primirii lor la transport pe calea ferată în traficul intern și internațional.

(3) Acordul de principiu se va emite solicitanților interni sau se va obține de la "CFR" - SA - Direcția Trafic, pe baza cererii operatorului de transport feroviar interesat.

(4) Pentru transporturile din import sau în tranzit precizate la alin. (1) și (2), în locul acordului de principiu se va folosi acordul de preluare transmis de operatorul de transport feroviar la stațiile de frontieră, diviziilor Trafic respective și Direcției Trafic din "CFR" - SA.

(5) Acordul de principiu se comunică solicitantului - clientului - de către emitentul prevăzut la alin. (1), în termen de maximum 5 zile lucrătoare de la data depunerii cererii și documentației necesare. (6) Modelul acordului de principiu este prezentat în anexa nr. 6.

(7) Diviziile de Trafic și Direcția Trafic vor ține evidența acestor acorduri pe fiecare operator de transport feroviar, iar stațiile de încărcare, pe fiecare agent economic, separat pentru traficul intern și internațional.

Art. 12. - (1) Operatorul de transport feroviar va depune emitentului acordului de principiu o solicitare care va conține datele cuprinse în Fișa UIC nr. 502 și care sunt prezentate în anexa nr. 6.

(2) Pentru cazurile care nu se regăsesc în anexa II - RIV se va întocmi un proiect de încărcare, în 4 exemplare.

(3) Proiectele de încărcare necesare elaborării acordului de principiu se execută de către operatori economici care dețin o autorizație eliberată de AFER conform normelor din Anexa nr. 6¹.

(4) Proiectele de încărcare vor cuprinde următoarele capitole:

a) cap. 1 - Memoriul tehnic - în care se vor specifica datele cerute de Fișa UIC nr. 502 și care sunt prezentate în anexa nr. 4;

b) cap. 2 - Caietul de sarcini - în care se va preciza modul de execuție a încărcării, ținându-se cont de prevederile din anexele nr. 3 și nr. 4;

c) cap. 3 - Breviarul de calcul - respectându-se principiile de calcul din anexa nr. 3;

d) cap. 4 - toate desenele necesare - vederi și secțiuni - din care rezultă coordonatele centrului de greutate a încărcăturii, față de nivelul superior al șinei și axul vertical al căii;

e) cap. 5 - Prevederi speciale privind verificarea transportului în stații - verificări care trebuie efectuate în stație de către comisie, în legătură cu așezarea, fixarea și legarea încărcăturii, atunci când acestea nu s-au realizat conform celor prevăzute în anexa II - RIV.

(5) Conturul gabaritului CFR de vagon - de încărcare - se va desena numai deasupra cotei de 430 mm de la nivelul superior al șinei - NSS.

(6) Toate cererile și documentațiile care nu vor fi întocmite cu respectarea în totalitate a prevederilor de mai sus vor fi respinse, motivându-se în scris aceasta.

(7) La întocmirea acordului de principiu, emitentul va trebui să menționeze obligatoriu toate condițiile pe care solicitantul trebuie să le îndeplinească în vederea primirii la transport a mărfii respective.

(8) Nu este necesar acordul de principiu în traficul intern al următoarelor transporturi negabaritice:

a) cele sosite din import, dacă sunt încărcate, fixate și legate de vagon conform prevederilor din anexa II - RIV, iar vagonul corespunde din punct de vedere tehnic;

b) pentru transporturile de la lit. a), operatorul de transport feroviar interesat va emite acordul de preluare după obținerea avizului de principiu de la "CFR" SA direcțiile de întreținere - L și I - și înainte de sosirea transportului în stația de frontieră de intrare în țară, va transmite stației de frontieră și Diviziei Trafic de care aparține această stație - caracteristicile încărcăturii, conform Fișei UIC nr. 502;

c) cele cu încărcătură în consolă care depășesc traversa frontală - fără a se forma o încărcătură comună pe două vagoane - al căror contur transversal se încadrează în aliniament și palier - fără nicio depășire - în conturul gabaritului sport vagon O-VM prezentat în planșa nr. 9 și sunt așezate cu baza mare pe vagon, respectându-se condițiile din Tabelul nr. 1 de la cap. - "Tabele";

d) vagoanele în stare goală, amenajate conform anexei nr. 8, dacă stelajele sunt în bună stare și sunt bine fixate pe vagonul respectiv.

(9) Transporturile prevăzute la lit. c) de la alin. (8) nu vor avea tonajul depășit, iar mărfurile respective vor fi încărcate numai pe vagoane de construcție obișnuită care corespund din punct de vedere tehnic, iar așezarea, fixarea și legarea lor de acest vagon se vor face cu respectarea prevederilor art. 16 alin. (2) lit. d) și g), luându-se măsuri și pentru securitatea lor la circulația pe liniile electrificate.

(10) În vederea expedierii transporturilor de la alin. (9), acestea se vor trata conform prevederilor art. 16, menționându-se în cererea aprobării de circulație - în locul acordului de principiu - că fac parte din categoria de mai sus și că respectă condițiile impuse de această categorie.

Art. 13. - Din cauza spațiului redus determinat de lucrările de artă, existente pe secțiile de circulație Anina-Oravița și Berești-Bârlad, SE INTERZICE circulația transporturilor negabaritice pe aceste secții de circulație.

Art. 14. - (1) În vederea asigurării securității transporturilor excepționale și a siguranței circulației se constituie comisia formată din personal autorizat de către Autoritatea Feroviară Română - AFER.

(2) Comisia prevăzută la alin. (1) își va desfășura activitatea în stația de predare, la locul de încărcare, sau de frontieră, după caz, și va fi formată din:

a) șeful stației gestionarului infrastructurii feroviare publice sau împuternicitul său, în funcție de cel puțin impiecat de mișcare;

b) împuternicitul operatorului feroviar de transport interesat;

c) împuternicitul predătorului mărfii care, în baza unei delegații, va participa la verificarea și măsurarea transportului.

(3) Comisia își va desfășura activitatea, de regulă, pe timpul zilei, iar în cazuri bine justificate solicitantul interesat poate să desfășoare activitatea și pe timp de noapte, dar va asigura iluminatul corespunzător al zonei în care își desfășoară activitatea comisia.

(4) La întrunirea comisiei, șeful stației, care este președintele acestei comisii, va verifica dacă împuternicitul operatorului feroviar de transport are asupra lui autorizația, vizată la zi, și dacă împuternicitul predătorului mărfii are asupra sa delegația de participare în comisie.

(5) După încărcarea vagonului/vagoanelor împuternicitul predătorului se prezintă la șeful stației sau la înlocuitorul său din subunitatea gestionarului infrastructurii feroviare publice și comunică în scris că sunt îndeplinite toate condițiile, cerute de aceste instrucțiuni, pentru convocarea comisiei.

(6) Convocarea comisiei se va face de către șeful stației, în scris, prin orice mijloace aflate la dispoziție, în timp de maximum două zile lucrătoare de la data comunicării scrise prevăzute la alin. (5).

(7) Când împuternicitul predătorului mărfii lipsește din comisie, transportul nu se va măsura și va staționa în contul acestuia.

(8) Transporturile depistate în stațiile din parcurs, care s-au expedit fără respectarea prevederilor prezentelor instrucțiuni vor fi reținute în stațiile respective, iar șeful stației le va semnala în scris organelor competente pentru tratarea conform Instrucțiunilor nr. 003/2000.

(9) Pentru expedierea transporturilor prevăzute la alin. (8), acestea se vor verifica și măsura de comisia precizată mai sus, din care vor face parte ca delegat al predătorului, șeful stației de încărcare sau al subunității care le-a abătut de la ruta aprobată și revizorul SC de sector care răspunde de activitatea acesteia.

(10) Delegații precizați la alin. (9) vor fi convocați prin telefonogramă de către șeful stației în care s-a constatat abaterea, telegrama fiind adresată spre știință la Divizia Trafic și la Revizoratul de siguranța circulației de care aparțin cele două stații, la Direcția Trafic din "CFR" - SA și operatorului de transport feroviar implicat.

(11) Pentru tratarea transporturilor menționate mai sus în tranzit pe liniile infrastructurii feroviare publice, la măsurători va asista organul stației de predare de frontieră - ca delegat al predătorului - numai în cazul când transportul nu corespunde acordului de preluare dat de operatorul de transport feroviar interesat.

(12) Șefii stațiilor de frontieră la intrare sau ieșire din țară vor semnala, prin telefonogramă, la diviziile Trafic de care aparțin și la diviziile Comerciale din sucursalele de marfă respective transporturile negabaritice sau cu tonajul depășit care nu sunt preluate de administrațiile feroviare vecine.

CAPITOLUL III

VERIFICAREA, MĂSURAREA ȘI IDENTIFICAREA TRANSPORTURILOR EXCEPȚIONALE CU GABARIT DEPĂȘIT SAU CU TONAJ DEPĂȘIT

Art. 15. - (1) Pe liniile gestionarului infrastructurii feroviare publice se interzice expedierea transporturilor negabaritice sau cu tonaj depășit fără a avea o aprobare de circulație emisă anticipat expedierii lor, prin care sunt stabilite ruta și condițiile de circulație.

(2) Pentru asigurarea condițiilor de siguranță și securitate în desfășurarea activităților de transport pe infrastructura feroviară publică, toate transporturile - numai încărcate, asigurate și legate de vagon și gata de expedit - vor fi verificate, iar cele identificate că fac parte din categoria celor excepționale, se vor trata în vederea solicitării și obținerii acestei aprobări de circulație.

(3) Verificarea transporturilor se va face permanent de către personalul - stabilit prin planul tehnic de exploatare - din stațiile de încărcare, de frontieră la intrare în țară, de transbordare din parcurs.

(4) Verificarea se face prin examinarea atentă a tuturor vehiculelor, transporturilor și a documentelor acestora depuse de predători, iar cele dubioase din punct de vedere al respectării gabaritului CFR de locomotivă, gabaritului de vagon - de încărcare - sau al tonajului vor fi măsurate sau li se va stabili încă o dată greutatea conform reglementărilor în vigoare; acestea vor fi reținute pentru a fi tratate de comisia stabilită la art. 14 alin. (2) în vederea obținerii aprobării de circulație.

Art. 16. - (1) În stații verificarea, măsurarea și identificarea lor se vor face pe liniile stabilite prin planul tehnic de exploatare.

(2) La tratarea transporturilor negabaritice sau cu tonaj depășit, comisia are obligația de a efectua următoarele operații și formalități:

a) verifică dacă transportul are acord de principiu sau, după caz, acordul de preluare - cu excepția celor prevăzute la art. 12 - și dacă sunt respectate condițiile impuse prin acest acord;

b) verifică dacă predătorul a trecut pe documentul de transport numărul acordului de principiu sau de preluare, după caz, iar la export, dacă a trecut și toate stațiile de frontieră din parcurs, menționate în acordul respectiv și mențiunea că este de acord cu plata taxelor aferente trenului special, când este cazul;

c) verifică dacă vagonul este cel prevăzut în acordul de principiu sau, după caz, în acordul de preluare și dacă acesta este corespunzător din punct de vedere tehnic și al tonajului cu care s-a încărcat;

d) verifică dacă la încărcătura așezată și fixată pe platforma vagonului respectiv s-au respectat toate indicațiile din acordul de principiu, din proiectul de încărcare anexat la acest acord și din anexa II - RIV, inclusiv principiile de bază stabilite în această anexă;

e) verifică dacă nu este depășit raportul sarcinii pe roată, pe osie sau pe boghiu și, în funcție de acestea, consolele încărcăturilor ce depășesc travelele frontale ale vagonului au dimensiuni aproximativ egale în ambele părți, dacă în acordul de principiu sau în proiectul de încărcare nu este o altă mențiune privind lungimea lor;

f) verifică dacă nu sunt depășite sarcina maximă pe osie și greutatea maximă pe metru liniar admisă de linie, poduri și vagonul respectiv, iar în cazul depășirii acestora, a capacității sau a limitei maxime de încărcare a acestuia, verifică și dacă s-au respectat în plus condițiile impuse prin acordul de principiu respectiv în legătură cu aceste depășiri;

g) verifică dacă nu este depășită sarcina admisă - șablonată pe vagon - pentru sarcini concentrate la mijlocul vagonului respectiv, iar încărcătura s-a așezat pe acesta conform prevederilor din anexa II - RIV, privind "Repartizarea pe lungimea de încărcare";

h) verifică dacă predătorul a confecționat cadrele de așezare a mărfii pe vagon - cadru-șa, cadru-sanie etc. - conform prevederilor din anexa II-RIV sau ale proiectului de încărcare, prezentând în acest sens un certificat de atestare a calității execuției și a rezistenței acestui cadru la încărcătura respectivă; acest certificat se anexează de șeful stației la copia procesului-verbal de măsurători;

i) verifică dacă toate vagoanele amenajate și încărcătura lor corespund prevederilor din anexa nr. 8, având ca încărcătură și stație de destinație numai pe acelea stabilite prin contracte; în stare goală, aceste vagoane trebuie să aibă stelajele în bună stare - să nu fie părți rupte, strâmbe și nefixate - și să fie bine fixate pe vagon;

j) verifică dacă încărcătura îndeplinește normele de securitate impuse de liniile electrificate;

k) calculează și verifică dacă încărcătura este legată de platforma vagonului, conform prevederilor din anexa II - RIV, cu numărul total de fire din sârmă - cu diametrul și calitatea sârmei care se menționează de reprezentantul predătorului sau al unității de transbordare, în procesul-verbal de măsurători - și al ancorelor stabilite prin metodologia din Anexa nr. 3;

l) verifică dacă la export sau în tranzit pe infrastructura feroviară publică din România stația de destinație este aceea din acordul de principiu, respectiv din acordul de preluare; în cazul traficului intern, ca stație de destinație poate fi și una aflată pe parcursul menționat în acest acord.

(3) În vederea determinărilor de la lit. a) - h), predătorul este obligat să marcheze pe încărcătură poziția centrului de greutate față de axele longitudinală și transversală ale platformei vagonului.

(4) În traficul SMGS, în legătură cu marcarea centrului de greutate, se vor respecta prevederile cap. I din Convenția SMGS.

(5) Încărcăturile suprapuse trebuie să fie rigid legate și între ele, pentru a nu se deplasa una față de cealaltă în timpul mersului vagonului.

(6) Dacă așezarea, fixarea și legarea nu s-au realizat, conform celor prevăzute în anexa II-RIV sau ele nu sunt prevăzute în această anexă, atunci, suplimentar față de operațiile de la alin. (2), se vor efectua și verificările prevăzute la art. 12 alin. (4) lit. e).

(7) Numai dacă se constată că sunt îndeplinite toate condițiile de la alin. (1) - (6) comisia va începe operația de măsurare a transportului respectiv.

(8) Împuternicitul operatorului de transport feroviar din cadrul comisiei va marca cu cretă uleioasă sau cu vopsea poziția încărcăturii față de platforma vagonului respectiv.

(9) Șeful stației întocmește în 4 exemplare un proces-verbal de măsurători cu schița transportului respectiv, după modelul prezentat în anexa nr. 4.

(10) Acesta se semnează de toți membrii comisiei care rețin copiile, iar originalul va fi bine fixat de șeful stației pe verso-ul exemplarului de serviciu al scrisorii de trăsură.

(11) În cazul în care comisia constată că transportul corespunde prevederilor din prezentele instrucțiuni, solicită aprobarea de circulație.

(12) În cazul în care comisia constată că nu sunt îndeplinite prevederile enumerate mai sus, neregulile respective se vor menționa în procesul-verbal de măsurători și transportul în cauză se va pune la dispoziția predătorului, în vederea descărcării, sau a remedierii lui, care, după remediere, se va trata ca un nou transport.

Art. 17. - (1) Cererea pentru obținerea aprobării de circulație se va întocmi și se va semna de către șeful stației sau înlocuitorul acestuia și de către împuternicitul operatorului de transport feroviar din cadrul comisiei respective, adresând cererea prin telegramă, în cel mai scurt timp - după parcursul din indicatorul de rute sau după ruta indicată în acordul de principiu, când este cazul, la:

a) Divizia Trafic, dacă transportul urmează să circule numai pe raza unei regionale de cale ferată sau când transportul depășește sarcina pe osie de 20,0 tone și sarcina pe metru liniar de linie de 7,2 tone, respectiv spre știință Direcției Trafic din "CFR" - SA;

b) diviziile Trafic ale regionalelor de cale ferată pe care urmează să tranziteze transportul sau când transportul depășește sarcina pe osie de 20,0 tone și sarcina pe metru liniar de linie de 7,2 tone, respectiv spre știință Direcției Trafic din "CFR" - SA.

(2) Dacă transportul depășește sarcina pe osie de 21,5 tone sau sarcina pe metru liniar de linie de 8,5 tone, cererea de la alin. (1) se va transmite:

a) diviziilor Trafic, Linii și Instalații - când transportul urmează să circule pe raza unei singure regionale;

b) direcțiilor Trafic, Linii și Instalații din "CFR" - SA - când transportul urmează să circule pe raza de activitate a două sau mai multe regionale.

(3) Întocmirea cererii pentru obținerea aprobării de circulație se va face respectându-se modelul din anexa nr. 5.

Art. 18. - (1) Diviziile Trafic, Linii și Instalații pe raza cărora se află stația solicitantă vor analiza în mod operativ, amănunțit și obligatoriu toate solicitările cu privire la posibilitatea emiterii aprobării de circulație a transportului respectiv.

(2) În cazul în care diviziile Trafic, Linii și Instalații, respectiv direcțiile de specialitate Linii și Instalații din "CFR" - SA constată că cererile nu sunt întocmite conform prevederilor din anexa nr. 5, se va proceda după cum urmează:

a) se comunică punctul de vedere, în scris prin telegramă Diviziei Trafic în subordinea căreia se află stația care a solicitat emiterea aprobării de circulație și, spre știință, tuturor destinatarilor;

b) Divizia Trafic comunică stației interesate motivele respingerii cererii și dispune reîntrunirea comisiei și refacerea urgentă a cererii.

(3) Dacă din analiza făcută rezultă că transportul poate fi admis să circule pe liniile infrastructurii feroviare publice, emiterea aprobării de circulație se va transmite cu maximă operativitate, telegrafic, astfel:

a) de către Divizia Trafic de care aparține stația în cauză, cu avizul diviziilor Linii și Instalații, când transportul urmează să circule pe liniile unei singure regionale de cale ferată sau când transportul depășește sarcina pe osie de 20,0 tone, respectiv sarcina pe metru liniar de linie de 7,2 tone;

b) de către Divizia Trafic pe care este situată stația interesată, cu avizul diviziilor Linii și Instalații proprii și, după caz, diviziilor Trafic ale celorlalte regionale de cale ferată, având în prealabil avizul diviziilor Linii și Instalații proprii - când transportul urmează să circule pe liniile mai multor regionale sau când transportul depășește sarcina pe osie de 20,0 tone, respectiv sarcina pe metru liniar de linie de 7,2 tone;

c) de către Direcția Trafic din "CFR" - SA, când transportul are sarcina pe osie mai mare de 21,5 tone, sarcina pe metru liniar de linie este mai mare de 8,5 tone și transportul urmează să circule pe raza a două sau mai multe regionale, respectiv de către Divizia Trafic, când transportul circulă pe raza de activitate a unei regionale de cale ferată.

(4) Acordurile și aprobările de circulație se vor întocmi și se vor transmite conform modelelor din anexa nr. 6, cu respectarea tuturor prevederilor din aceste instrucțiuni, și se clasifică astfel:

a) cu caracter permanent, până la finele anului în care s-au emis, valabile atât pentru expedierea transporturilor respective, cât și pentru înapoierea lor când este cazul și numai dacă gabaritul rutei la înapoiere impune aceleași condiții de circulație; aprobările de circulație din categoria acestui alineat trebuie solicitate în cererea de aprobare;

b) valabile pentru toate transporturile care fac parte din aceeași categorie - ca dimensiuni maxime, greutate maximă și coordonatele maxime ale poziției centrului de greutate - cu primul transport aprobat, având aceleași condiții de circulație, același tip de vagon - ampatament, înălțimea platformei, felul construcției etc. - și aceeași stație de destinație sau o altă stație aflată pe ruta aprobată.

Aprobările și acordurile de circulație sunt considerate ca făcând parte din categoria celor de mai sus, numai dacă precizările de la lit. a) și b) sunt făcute de emitenții lor.

(5) Se interzice stațiilor să folosească prima aprobare de circulație în condițiile menționate la alin. (4) lit. a) și b) pentru expedierea următoarelor transporturi negabaritice sau cu tonajul depășit, dacă în această aprobare, emitentul acesteia nu a făcut aceste precizări.

(6) Nu se vor emite aprobări și acorduri de circulație cu caracter permanent pentru transporturile care circulă însoțite de un vagon cu contur sau a celor care au o lățime din axul vagonului, majorată cu sporul în curbe, mai mare de 2.000 mm.

(7) Diviziile Linii și Instalații emit avizele de circulație pe un formular-tip sau pe verso-ul cererii, respectiv telegramei.

(8) Avizul de circulație este avizul întocmit de diviziile Linii și Instalații pe baza căruia se transmite aprobarea de circulație sau acordul de circulație, emis între diviziile Trafic.

(9) Acordurile de principiu, avizele și acordurile de circulație, precum și aprobările de circulație se vor analiza și se vor emite, după caz, cu prioritate față de alte lucrări, iar transmiterea telegramelor va

avea gradul de urgență "foarte urgente" pentru telegramele interne, respectiv "urgente" pentru telegramele internaționale.

(10) Nu se vor emite acorduri și aprobări de circulație - fiind excluse de la transport - următoarele transporturi excepționale:

- a) cele menționate la alin. (2);
- b) cele care au, față de nivelul superior al șinei, o înălțime totală mai mică de 130 mm;
- c) cele care sub cota de 430 mm depășesc în aliniament sau în curbe conturul gabaritului CFR de vagon;
- d) cele care nu au asigurat pe orizontală și pe verticală spațiul de rezervă instrucțional - prevăzut în anexa nr. 10 - dintre părțile extreme ale încărcăturii și gabaritul minim liber real.

(11) La circulația transporturilor pe linie electrificată, în avizul de circulație transmis diviziilor Trafic, respectiv Direcției Trafic din "CFR" - SA, se vor menționa și condițiile impuse de instalațiile SCB și de electrificare, conform metodologiei stabilite de conducerea "CFR" - SA, care să asigure operativitatea transmiterii aprobării de circulație pentru fiecare caz în parte.

CAPITOLUL IV

CONDIȚII DE CIRCULAȚIE

Art. 19. - (1) Pentru ca circulația transporturilor excepționale să se efectueze în deplină siguranță, trebuie respectate următoarele:

- a) condițiile de încărcare și asigurare a încărcăturii pe vagon impuse de anexa II - RIV, de anexa nr. 3 la prezentele instrucțiuni sau de proiectul de încărcare;
- b) condițiile de circulație stabilite în telegrama de aprobare a circulației transportului respectiv și care se impun prin acordul de principiu, prin reglementări specifice și dispoziții sau sunt determinate de inscripțiile de pe vagon, și/sau de avizările personalului de specialitate.

(2) În funcție de felul și de caracteristicile transportului, se stabilesc condițiile specifice ale acestuia, luându-se în considerare condițiile generale și speciale menționate la art. 29 și 30.

(3) Condițiile generale specifice transporturilor excepționale sunt determinate de valoarea depășirii și de locul unde aceasta se produce față de gabaritul CFR de vagon, precum și de valoarea depășirii tonajului. În funcție de aceste valori, în aprobarea de circulație trebuie menționate condițiile generale specifice transportului respectiv.

Art. 20. - (1) Pe liniile cu lucrări de artă și instalații care impun circulația transporturilor însoțite de contur, transportul va fi însoțit de reprezentanți ai regionalelor de cale ferată ale căror funcții vor fi stabilite în telegrama de aprobare a circulației transportului respectiv, în baza avizului de circulație întocmit de diviziile Linii și Instalații.

(2) Pentru cazul prevăzut la alin. (1), însoțitorii vor lua loc în timpul mersului în ghereta de frână a vagonului pe care este montat conturul sau a unui vagon ce se află imediat după acesta - altul decât cel pe care este încărcat transportul excepțional -, urmărind înscrierea conturului pe ambele părți prin punctele critice menționate în aprobarea de circulație; aceste vagoane trebuie să aibă în ghereta de frână semnal de alarmă în bună stare de funcționare care să poată fi acționat, în vederea opririi trenului, în cazul în care conturul atinge instalația sau lucrarea de artă ori în alte cazuri, când este periclitată siguranța circulației sau securitatea transportului respectiv.

(3) Însoțitorii prevăzuți la alin. (1) și (2) au, în principal, următoarele obligații:

- a) să cunoască caracteristicile traseului pe care urmează să însoțească transportul privind: raza curbelor, gabaritul podurilor, tunelurilor și instalațiilor, precum și sarcina admisă de linie și poduri;
- b) să aibă asupra lor, pe timpul însoțirii, prezentele instrucțiuni, tabelele și schițele cu evidențele dimensiunilor gabaritelor de liberă trecere minime, ale lucrărilor de artă și instalațiilor de pe parcursul pe care însoțesc transportul.

(4) Pe liniile de cale ferată pe care sunt îndrumate transporturile negabaritice/gabaritice cu tonaj depășit, transporturile se însoțesc de către un reprezentant din ramura vagoane al operatorului de transport feroviar interesat și, după caz, de către un reprezentant din ramura de linie, care vor lua loc, în timpul mersului, în ghereta de frână a vehiculului în cauză, prevăzut cu semnal de alarmă, în bună stare de funcționare, iar în lipsa acesteia, în ghereta de frână a unui vagon alăturat, prevăzut cu semnal de alarmă în bună stare de funcționare, urmărind cum se comportă vagonul însoțit și încărcătura sa și luând măsuri de oprire în caz de pericol.

(5) Însoțitorii transporturilor negabaritice sau cu tonaj depășit vor lua măsuri urgente de oprire a trenului când transporturile respective periclitează siguranța circulației sau integritatea încărcăturii.

(6) În timpul însoțirii se va asigura legătura permanentă între însoțitori și mecanicul locomotivei trenului prin radiotelefon portabil.

(7) Însoțirea se va face între stațiile care delimitează porțiunea de linie cu lucrări de artă sau instalații pe care circulația se face cu viteză redusă, respectiv între stațiile care delimitează porțiunile de linie pe care se depășește tonajul, prevăzute în telegrama de aprobare.

(8) În afara însoțitorilor prevăzuți la alin. (1) - (6), transporturile în cauză pot fi însoțite și de alți însoțitori, prevăzuți în telegrama de aprobare.

(9) După programarea circulației transportului negabaritic sau cu tonaj depășit, Divizia Trafic și operatorul de transport feroviar interesat vor proceda la avizarea însoțitorilor transportului, astfel încât transportul să poată fi expediat însoțit, cu trenul la care a fost programat.

Art. 21. - (1) La primirea telegramei de aprobare a circulației transportului negabaritic sau cu tonaj depășit de către stația care a solicitat aprobarea, șeful stației procedează la verificarea transportului respectiv, constatând dacă se respectă următoarele condiții:

a) datele și dimensiunile maxime comunicate prin telegrama de aprobare corespund cu cele rezultate în urma măsurării și cu cele specificate în telegrama prin care s-a cerut aprobarea circulației transportului respectiv;

b) reperatele marcate pe încărcătură nu sunt deplasate față de reperatele marcate pe platforma vagonului și încărcătura este așezată, fixată și legată de vagon conform celor constatate de comisie cu ocazia măsurărilor;

c) pe tabla de însemnări a vagonului și pe încărcătură s-au aplicat etichetele corespunzătoare, prevăzute la art. 23 și 24;

(2) În cazul în care transportul trebuie să circule însoțit de contur, verificările de la alin. (1) se vor face împreună cu personalul de specialitate care însoțește transportul.

(3) Dacă se constată că transportul nu corespunde în totalitate verificărilor precizate la alin. (1), atunci acesta se reține în stație în vederea remedierii.

Art. 22. - (1) Atunci când valoarea rezervei minime instrucționale este depășită cu valori cuprinse între 0-50 mm, se confecționează un contur din material lemnos - șipci - care reproduce secțiunea transversală a încărcăturii, în raport cu axa căii și cu tangenta comună a coroanei șinelor, în toate punctele caracteristice ale acesteia.

(2) Conturul se montează pe un vagon - platformă, în stare goală.

(3) Vagonul precizat la alin. (2), care se va considera vagon de siguranță al transportului negabaritic respectiv, se așează imediat după locomotiva care asigură remorcarea trenului și trebuie să fie înzestrat cu gheretă de frână prevăzută cu semnal de alarmă în bună stare de funcționare; în cazul în care acest vagon nu are gheretă de frână și semnal de alarmă, acestea vor trebui să existe la un vagon - altul decât cel cu încărcătura menționată mai sus - ce trebuie atașat imediat după vagonul cu contur.

(4) Vagonul pe care se află montat conturul va însoți transportul respectiv pe distanța menționată în aprobarea de circulație.

(5) Confecționarea și montarea conturului se fac de secția de întreținere linii pe raza căreia se află stația de încărcare a transportului respectiv.

(6) Când transportul va fi însoțit de vagon cu contur care se atașează într-o stație din parcurs, în avizul de circulație trebuie să se menționeze secția de întreținere linii care va confecționa și monta conturul, indicându-se stația din care se atașează la tren vagonul cu contur.

(7) În timpul parcursului nu este permisă mutarea conturului de pe vagonul de siguranță inițial decât în cazul defectării acestui vagon. În acest caz, remontarea conturului pe noul vagon de siguranță se face la cererea stației în care vagonul a rămas defect, de către secția de întreținere a căii, pe raza căreia se găsește stația și după datele din aprobarea de circulație a transportului respectiv.

(8) Transporturile prevăzute să circule însoțite de contur circulă numai la lumina zilei.

Art. 23. - (1) Când transportul depășește gabaritul de liberă trecere, pe tabla de însemnări a vagonului și pe încărcătură, predătorul va aplica o etichetă cu inscripția: "Atenție, gabaritul de liberă trecere depășit!"

(2) Pe documentul arătarea vagoanelor și pe documentul de transport se vor face și mențiunile prevăzute la art. 28.

Art. 24. - Când transportul depășește numai gabaritul CFR de vagon, pe tabla de însemnări a vagonului și pe încărcătură, predătorul va aplica o etichetă cu inscripția: "Atenție, gabaritul CFR de vagon - de încărcare - depășit!", iar la export va aplica și etichetele prevăzute la art. 28.

Art. 25. - (1) Circulația prin stații a transporturilor negabaritice sau cu tonaj depășit se execută pe liniile stabilite prin planul tehnic de exploatare, dacă prin telegrama de aprobare a transporturilor nu s-a stabilit altfel.

(2) Liniile din stații pe care trebuie să se manevreze sau să se depoziteze transporturile excepționale se vor stabili în planul tehnic de exploatare a stației.

(3) Orice modificare a datelor cu privire la gabarite și tonaje admise pe liniile din stații se va comunica imediat stațiilor de către secțiile de întreținere a căii. Modificarea accidentală a acestor date se va aviza și Regulatorului de Circulație și Diviziei Trafic.

Art. 26. - (1) În stațiile din parcurs în care însoțitorii preiau transporturile negabaritice sau cu tonaj depășit, precum și în stațiile unde își încheie însoțirea, iar transporturile vor circula în continuare neînsoțite, aceștia vor verifica aprobarea de circulație și dacă încărcătura se menține în aceeași poziție față de punctele de reper marcate pe platforma vagonului, respectiv dacă ancorele de asigurare sunt în bună stare.

(2) După terminarea însoțirii se vor respecta prevederile de la alin. (1).

(3) În stațiile din parcurs unde este prevăzută efectuarea reviziei tehnice în tranzit, verificarea prevăzută la alin. (1) revine operatorului de transport feroviar, indiferent dacă transporturile sunt sau nu sunt însoțite.

(4) În cazul trenurilor descompuse temporar în stațiile din parcurs, care au în compunere transporturi negabaritice, acestea se vor verifica de către șeful stației înaintea solicitării reprogramării circulației trenurilor respective, respectându-se prevederile de la alin. (1), pentru toate cazurile în care însoțirea transporturilor este obligatorie.

(5) Pentru transporturile negabaritice sau cu tonajul depășit care circulă numai la lumina zilei, șeful stației în care transportul staționează pe timpul nopții va stabili, conform planului tehnic de exploatare, linia la care transportul va fi garat pe timpul nopții și va comunica toate aceste date operatorului de circulație.

Art. 27. - (1) La primirea telegramei prin care s-a aprobat circulația transportului excepțional diviziile Linii și Instalații ale regionalelor de cale ferată pe raza cărora acesta va circula, vor verifica dacă au apărut elemente noi în starea de funcționare a infrastructurii feroviare publice care să nu permită efectuarea transportului pe ruta și în condițiile menționate în telegrama de aprobare.

(2) Dacă în urma verificărilor prevăzute la alin. (1) se constată că infrastructura nu mai îndeplinește condițiile pentru efectuarea în siguranță a transportului, diviziile Linii și Instalații vor aviza operativ și în scris Divizia Trafic, de pe regionala proprie, pentru a se dispune măsuri de reținere a transportului și a se stabili noile condiții de circulație. Aceste situații vor fi avizate și la Direcția Trafic din "CFR" - SA căreia i se va comunica și data eliminării lor.

Art. 28. - (1) Operatorii feroviar din stațiile de încărcare, de frontieră la intrare în țară sau de transbordare vor face la partea superioară a scrisorii de trăsură, cu creion roșu, mențiunea "Gabarit depășit" sau "Tonaj depășit", specificând ruta de îndrumare indicată în telegrama de aprobare și numărul telegramei.

(2) Înaintea expedierii transportului șeful stației gestionarului infrastructurii feroviare publice va verifica dacă pe documentul "arătarea vagoanelor" trenului s-a subliniat cu creion colorat marcajul vagoanelor cu transport negabaritic sau cu tonaj depășit și dacă s-au înscris înaintea marcajului inițialele "G.D." și/sau "T.D.", iar la documentul de transport au fost anexate la loc vizibil o copie a telegramei de aprobare și un exemplar al procesului-verbal de măsurători cu schițele respective.

(3) Pentru transporturile negabaritice sau cu tonaj depășit destinate exportului, la documentul de transport predătorul va atașa și etichetele prevăzute de RIV sau PPV, după caz.

CAPITOLUL V

CONDIȚII SPECIALE DE CIRCULAȚIE

Art. 29. - Condițiile speciale de circulație pentru transporturile negabaritice sau cu tonaj depășit, care se vor aplica în plus față de cele stabilite la condițiile generale, sunt următoarele:

- a) circulația numai la lumina zilei;
- b) neîncrucișarea cu trenuri ori utilaje pe liniile duble sau porțiuni de linii simple paralele;
- c) în stații, liniile alăturate celei pe care se primește sau se expediază trenul cu transportul respectiv să fie libere;
- d) vehiculele feroviare de pe liniile de circulație alăturate celei pe care urmează să circule transportul negabaritic să fie retrase de la marca de siguranță spre axa stației, până în punctul în care se asigură gabaritul de liberă trecere pentru linia pe care garează trenul cu transport negabaritic și care este marcat cu reperul de gabarit;
- e) limitări de viteză peste anumite puncte critice de gabarit sau pe întregul parcurs;
- f) condiții de circulație pe liniile electrificate;
- g) verificarea prealabilă cu conturul a gabaritului anumitor lucrări de artă;
- h) îndrumarea transportului cu tren special;
- i) determinarea unei anumite aranjări în compunerea trenului, impuse de gabarit, tonaj sau de construcția vagonului;

- j) transportul să fie însoțit și de personalul tehnic din partea predătorului;
 - k) după descărcare, vagonul de construcție specială să fie înapoiat la stația de domiciliu înscrisă pe acesta, iar pentru cele amenajate, pe lângă această mențiune, se va preciza că stelajele sunt bine fixate pe vagon și în bună stare;
 - l) orice alte condiții speciale necesare, în funcție de specificul transportului în cauză, impuse prin acordul de principiu, prin proiectul de încărcare, instrucțiuni, ordine, înscrisura pe vagon și vehicule, dispoziții, avizarea organelor de specialitate;
 - m) manevrarea vagoanelor se va face numai prin tragere sau împingere cu viteza maximă de 20 km/h.
- Art. 30.** - Transporturile lungi cu încărcătură comună pe două sau mai multe vagoane vor circula dacă îndeplinesc și următoarele condiții:
- a) când nu sunt îndrumate în trenuri închise, se vor aranja în tren după vagonul de semnal;
 - b) se vor introduce în trenurile care circulă fără locomotivă împingătoare;
 - c) circulația se va face cu viteza maximă stabilită prin telegrama de aprobare;
 - d) circulația transporturilor de șină de cale ferată cu încărcătură comună pe două vagoane se va face cu viteza maximă de 70 km/h, pe liniile curente și pe liniile directe din stații, respectiv de 5 km/h peste macazurile în abatere, și cu respectarea prevederilor din anexa nr. 12;
 - e) circulația vagoanelor CSI transpuse se va face în conformitate cu prevederile din reglementările specifice și din anexa nr. 11, pentru liniile directe din stații și pe liniile curente;
 - f) la circulația și manevrarea vagoanelor CSI transpuse peste macazurile în abatere, nu se va depăși viteza de 15 km/h;
 - g) vagoanele CSI transpuse nu se vor trece peste cocoașa de triere și se vor manevra numai prin tragere când nu sunt legate prin aparate de legare proprii.

CAPITOLUL VI

PROGRAMAREA, ARANJAREA ÎN TRENURI, CIRCULAȚIA ȘI MANEVRAREA TRANSPORTURILOR EXCEPȚIONALE - NEGABARITICE SAU CU TONAJ DEPĂȘIT

Art. 31. - (1) Toate transporturile excepționale vor circula numai în trenurile în care au fost programate, la cererea scrisă a șefului stației din care urmează să se expedieze, transmisă Regulatorului de Circulație.

(2) În cererea de programare a circulației transporturilor excepționale se vor preciza dacă transportul este negabaritic sau/și cu tonaj depășit, numărul telegramii de aprobare a circulației, ruta și stația de destinație și faptul că transportul îndeplinește toate condițiile stabilite în telegrama de aprobare pentru a fi programat și expedit.

(3) După aprobarea programului de circulație, se comunică regionalei/regionalelor de cale ferată data expedierii și trenul cu care urmează să fie expedit transportul respectiv, în condițiile stabilite în instrucțiunile de programare a circulației trenurilor.

(4) Stațiile din parcursul transportului respectiv sunt avizate, prin dispoziție scrisă, despre circulația transportului negabaritic sau cu tonaj depășit, precum și despre condițiile de circulație care trebuie cunoscute și executate de către operatorul de circulație.

(5) Circulația trenurilor care au în compunere transporturi negabaritice sau cu tonaj depășit se va urmări permanent de către conducătorii turelor de serviciu de la Divizia Trafic și reglementările de circulație, pentru ca acestea să se execute conform prevederilor din aceste instrucțiuni, din telegrama de aprobare a circulației și cu trenul programat.

Art. 32. - (1) Dacă prin avizul de circulație emis de Diviziile Linii și Instalații, respectiv de Direcția Trafic din cadrul "CFR" - SA - pe baza căruia se întocmește aprobarea de circulație - sau dacă prin reglementări specifice nu s-a menționat modul de aranjare în tren a acestor transporturi, se va proceda conform alin. (2) și (3).

(2) Transporturile efectuate în vagoane de construcție specială pe 2, 4 sau 6 osii se aranjează în partea a doua a trenului.

(3) Următoarele transporturi vor fi introduse numai în trenuri speciale, formate din cel mult 60 de osii, și care vor circula fără locomotivă împingătoare:

a) vagoanele pe 8 sau mai multe osii vor avea intercalate între ele sau între ele și locomotiva de tracțiune grupuri de vagoane pe 2 sau 4 osii, totalizând cel puțin 12 osii, iar când anumite poduri nu permit circulația în acest fel, atunci grupurile de vagoane intercalate vor fi de cel puțin 20 de osii;

b) vagoanele pe 8 sau mai multe osii vor fi aranjate de la urma trenurilor spre locomotivă, în ordinea crescătoare a osiilor.

(4) Când transportul este însoțit de un vagon cu contur, atunci între aceste vehicule feroviare se va intercala un grup de 8 osii cu frână automată activă, goale sau încărcate cu gabaritul normal, în vederea asigurării drumului de frânare, în cazul când conturul atinge lucrarea de artă.

(5) Aranjarea în tren a vagoanelor CSI se va face conform reglementărilor din anexa nr. 11.

(6) După vagonul de semnal se poate aranja numai un singur cuplu cu maximum 8 osii pentru vagoanele cu încărcături lungi, legate între ele prin încărcătură sau prin bare de prelungire.

(7) În toate cazurile prezentate la alin. (1), (4) și (5), după locomotiva din capul trenului și la urma trenului trebuie introduse ca vagoane de siguranță cel puțin două vagoane pe 2 osii sau un vagon pe 4 osii, goale ori încărcate cu mărfuri gabaritice.

(8) Divizia/diviziile Trafic implicate, Direcția Trafic din cadrul "CFR" SA, cu ocazia aprobării circulației pentru transporturile excepționale, respectiv reglementările de circulație, cu ocazia programării circulației vagoanelor de construcție specială și a vehiculelor pe roți proprii, vor menționa stațiile care le introduc în trenuri și modul lor de aranjare în tren, chiar dacă stațiile cunosc acest lucru.

(9) Transporturile excepționale, care se vor admite la transport numai cu tren special pe întregul parcurs, sunt următoarele:

a) transporturile executate cu vagoane de construcție specială prevăzute în anexa nr. 7;

b) transporturile ale căror încărcături au o lățime măsurată de la axul longitudinal al vagonului, inclusiv sporul prevăzut pentru curbe, mai mare de 1.850 mm;

c) transporturile care, datorită înălțimii mari a încărcăturii, necesită scoaterea de sub tensiune a liniei de contact, chiar dacă scoaterea de sub tensiune se efectuează pe o porțiune din parcursul trenului;

d) transporturile care, prin caracteristicile încărcăturii, nu permit circulația cu viteza prevăzută în mersul trenurilor de marfă;

e) transporturile negabaritice pentru care s-a stabilit astfel prin acordul de principiu, aprobarea de circulație sau prin reglementările specifice.

Art. 33. - (1) Circulația transporturilor excepționale pe liniile duble ori multiple se va prezenta în telegrama de aprobare a circulației.

(2) În telegrama de aprobare a circulației transporturilor excepționale se vor menționa următoarele:

a) transportul nu va circula și nu se va manevra în stații pe liniile interzise prin planul tehnic de exploatare al stației;

b) vehiculele feroviare aflate pe liniile stațiilor vor fi garate între reperatele de gabarit atunci când pe linia abătută urmează să circule un transport negabaritic a cărui lățime din axa vagonului majorată cu sporul în curbe este mai mare de 1.750 mm;

c) când transportul negabaritic are o lățime măsurată din axa vagonului la care se adaugă sporul în curbe mai mare de 2.000 mm, liniile din stație, alăturate liniilor pe care vor circula transporturile respective, vor putea fi ocupate cu vehicule feroviare gabaritice, până la reperul de gabarit, cu condiția ca aceste linii să fie în aliniament; în aceste situații circulația acestor transporturi prin stații se va face la lumina zilei și cu viteza maximă de 15 km/h;

d) dacă liniile din stație sunt situate în curbe, liniile alăturate celor pe care vor circula aceste transporturi trebuie să fie libere;

e) pe liniile duble sau simple paralele, transporturile negabaritice a căror lățime din axa vagonului - majorată cu sporul în curbe - este mai mare de 1.850 mm nu vor încrucișa cu trenuri sau convoaie de manevră;

f) pe liniile curențe duble sau simple paralele, trenul de lucru cu macarale portal, mașini de ciuruit și alte utilaje de lucrat linia, care circulă de la baza de montaj la punctul de lucru și în timpul lucrului pe șantierul mobil, nu va încrucișa cu alte trenuri sau convoaie de manevră care, în compunerea lor, au vagoane cu gabarit depășit;

g) pe liniile electrificate din linie curentă și stații, conform prevederilor din anexa nr. 1, firul de contact va fi scos de sub tensiune numai când între acesta și partea cea mai înaltă a încărcăturii este o distanță mai mică de 340 mm sau de 290 mm, când firul de contact trece prin tunele, pe sub poduri și pasarele de orice fel și dacă este suspendat de acestea;

h) vagoanele cu gabaritul O-VM din construcție - care au tonajul normal -, goale sau încărcate cu mărfuri gabaritice, vor circula numai în trenurile programate, respectând prevederile art. 31 alin. (1), iar pentru restul cazurilor se vor respecta toate prevederile prezentelor instrucțiuni cu privire la tratarea și obținerea aprobării de circulație;

i) în cazurile de mai sus, dacă vagoanele O-VM sunt transpuse, se vor respecta prevederile anexei nr. 11 și ale Regulamentului de remorcare și frânare nr. 006;

j) vagoanele amenajate, conform prevederilor anexei nr. 8 vor circula goale sau încărcate, cu respectarea acestor prevederi, iar dacă sunt negabaritice, vor respecta prevederile acestor instrucțiuni cu privire la obținerea aprobării de circulație;

k) după descărcare vagoanele se vor lua în primire de la descărcător, numai dacă personalul operatorului de transport feroviar prevăzut în planul tehnic de exploatare al stației constată că stelajele acestor vagoane sunt în bună stare și bine fixate pe vagon.

(3) Pentru vagoanele cu gabarit O-VM din construcție, goale sau încărcate cu mărfuri gabaritice, pe documentul de transport și în documentul "arătarea vagoanelor" trenului se vor face mențiunile prevăzute la art. 28.

(4) Vagoanele goale sau încărcate, care din construcție depășesc gabaritul O-VM, se vor trata conform prevederilor din prezentele instrucțiuni, în vederea obținerii aprobării de circulație, iar pentru vagoanele CSI transpuse se vor respecta prevederile anexei nr. 11 și ale Regulamentului de remorcare și frânare nr. 006.

(5) În stare goală sau încărcată vagoanele de construcție specială stabilite în anexa nr. 7, sau alte vehicule care trebuie să circule în anumite condiții, în vederea introducerii în trenuri și a circulației lor, trebuie să fie programate, conform prevederilor art. 31, 32 și din anexa nr. 7, cu privire la aranjarea lor în trenuri.

Art. 34. - (1) Manevrarea transporturilor excepționale negabaritice sau cu tonaj depășit se va face prin tragere sau împingere.

(2) Manevrela executate în vederea depozitării, introducerii în compunerea trenurilor, introducerii/scoaterii la și de la fronturile de încărcare și descărcare, cântăririi, transbordării sau verificării pe anumite linii din stații se vor face conform prevederilor din planul tehnic de exploatare al stației respective, cu avizul reprezentantului secției de întreținere a căii.

(3) Manevrarea vagoanelor de construcție specială se va face, conform prevederilor anexei nr. 7, iar a vagoanelor amenajate, conform prevederilor anexei nr. 8.

(4) În toate cazurile se vor respecta prevederile art. 29 și 30 și prevederile din instrucțiunile specifice cu privire la manevră.

Art. 35. - Anexele nr. 1-13, planșele nr. 1-16 și tabelele nr. 1-9 fac parte integrantă din prezentele instrucțiuni.

ANEXE

ANEXA Nr. 1 la Instrucțiuni

DEFINIREA GABARITELOR, FORMA ȘI DIMENSIUNILE ACESTORA, PRECUM ȘI CONDIȚII DE ASIGURARE A GABARITELOR DE LIBERĂ TRECERE ÎN CAZUL ELECTRIFICĂRII LINIILOR DE CALE FERATĂ ȘI ÎN CAZUL AMPLASĂRII MATERIALELOR

Art. 1. - (1) Anexa prezintă gabaritele vehiculelor feroviare aparținând operatorilor economici interni și externi și gabaritele de liberă trecere pentru liniile de cale ferată normală cu ecartament de 1.435 mm ale rețelei CFR și ale celorlalți operatori economici, pe care circulă vehicule feroviare care au acces pe infrastructura feroviară. Modificări ale elementelor gabaritelor se pot lua în considerare ca urmare a recomandărilor UIC însușite de reprezentanții administrației - rețelei - CFR în acest organism feroviar internațional.

(2) Prevederile prezentei anexe se aplică pentru: căi ferate normale, refacții și dublări de linii, dezvoltări și sistematizări de stații, lucrări de electrificare și la instalații de semnalizare, centralizare și bloc de linie automat, executări sau refaceri de construcții - lucrări de artă, treceri la nivel, rectificări de nivel, variante -, precum și la execuția, repararea și exploatarea vehiculelor feroviare goale sau încărcate.

(3) Prezentele reglementări se aplică atât construcțiilor și instalațiilor vechi - construite până la 1 iulie 1959 -, cât și la construcțiile și instalațiile construite noi sau modernizate - după data de 1 iulie 1959.

Art. 2. - (1) Prezentele reglementări se referă la gabaritele cinematice.

(2) Dimensiunile gabaritelor sunt:

a) maxime, pentru gabaritul de material rulant;

b) minime, pentru gabaritul de liberă trecere.

(3) Pentru liniile de incintă ale operatorilor economici, unde circulă atât vehicule feroviare CFR, cât și vehicule feroviare tehnologice cu gabarite mai mari, se adoptă dimensiuni de gabarit acoperitoare.

(4) Pentru căi ferate normale încălecate cu căi ferate largi - cu ecartament de 1.524 mm -, pentru fiecare dintre aceste linii, trebuie să se asigure gabaritul de liberă trecere corespunzător.

Art. 3. - Vehiculele feroviare care depășesc dimensiunile gabaritului internațional de încărcare sau de material rulant, pot fi admise la transport și pot circula numai pe baza aprobării gestionarului infrastructurii feroviare publice.

Art. 4. - Termenii principali referitori la gabaritele pentru căi ferate normale și definițiile respective sunt conform tabelului nr. 1.

Tabelul nr. 1

Nr. crt.	Termenul:	Definiție:
1.	Linii	Linii infrastructurii feroviare publice și private din Romania
2.	gabariți de material rulant	Conturul geometric transversal limită așezat în poziție mediană, într-un plan vertical perpendicular pe axul longitudinal al materialului rulant, în afara căruia nu trebuie să iasă vreun punct al materialului rulant sau al încărcăturii, atât în staționare, cât și în mișcare, în aliniament și în curbă.
3.	gabariți CFR de vagon - de încărcare -	Gabarit de material rulant admis pe liniile CFR, în care trebuie să se înscrie atât vagonul, cât și încărcătura sa. Observație: În caz contrar, transportul este negabaritic și se tratează conform reglementărilor specifice în vigoare.
4.	gabariți CFR de locomotivă	Gabarit de material rulant în care trebuie să se înscrie: locomotivele, tenderele, automotoarele, macaralele, drezinele, plugurile și trenurile de zăpadă, mașinile grele de cale și celelalte vehicule ce se află pe liniile CFR.
5.	gabariți de liberă trecere	Contur geometric transversal limită, în plan vertical, perpendicular pe axa longitudinală a căii, în interiorul căruia, în afară de materialul rulant, nu se admite să pătrundă nicio parte a construcțiilor - poduri, tuneluri, pasaje superioare, pasarele - sau a instalațiilor fixe feroviare - semnale, coloane - și nici obiecte ori materiale depozitate de-a lungul liniei curente sau în stații. Fac excepție instalațiile care în timpul funcționării acționează direct asupra materialului rulant, precum: frâne de cale, instalațiile liniei de contact, brațul coloanelor hidraulice, elevatoarele de cărbuni și altele asemenea, cu condiția ca aceste instalații să fie astfel amplasate încât, în stare de repaus, să nu vină în contact direct cu acele elemente ale materialului rulant asupra cărora acționează în timpul funcționării. Observație - Gabaritul de liberă trecere are dimensiuni mai mari decât gabaritul de material rulant, spațiul rămas liber permițând devieri în exploatare provocate de: jocul și uzura vehiculelor, efectul supraînălțării și forței centrifuge necompensate, oscilațiile datorate suspensiei elastice, abaterile de la dimensiunile normale ale căii admise de normele de întreținere feroviare. Gabaritul de liberă trecere asigură circulația trenurilor în deplină siguranță fără limitarea vitezei sau alte îngrădiri.
6.	gabariți pentru lucrări de artă și alte construcții	Gabarit de liberă trecere privind lucrările de artă și alte construcții decât cele menționate la nr. crt. 7, 8 și 9.
7.	gabariți pentru elemente ale instalațiilor feroviare	Gabarit de liberă trecere privind semnalele, coloanele hidraulice, gardurile, stâlpii și alte elemente ale instalațiilor feroviare.
8.	gabariți pentru tuneluri feroviare	Gabarit de liberă trecere privind tunelurile, polatele de cale ferată.
9.	gabariți pentru linii electrificate sau electrificabile	Gabarit de liberă trecere pe linii electrificate sau electrificabile, realizat cu respectarea condițiilor precizate la art. 11 din această anexă.
10.	gabariți redus de vagon - internațional de încărcare -	Gabarit de material rulant admis de toate administrațiile de cale ferată europene pentru efectuarea, fără un acord prealabil, al transporturilor care se înscriu în conturul acestui gabarit, având în vedere și definiția de la nr. crt. 2 de mai sus.
11.	gabariți sporit de vagon O - VM	Gabarit de material rulant care admite pe liniile CFR ca transporturile ce se înscriu în conturul său să circule fără limitări de viteză sau alte îngrădiri, în condițiile în care: - sunt tratate ca transporturi negabaritice, conform reglementărilor specifice în vigoare; - respectă elementele definiției date la nr. crt. 2 și prevederile art. 7 din această anexă.

12.	gabarit de vagon 1 - VM	Gabarit internațional pentru vagoanele goale sau încărcate care pot circula, cu eventuale limitări de viteză sau alte îngrădiri, pe anumite linii principale ale căilor ferate, aprobate de gestionarul infrastructurii feroviare publice.
13.	gabarit de liberă trecere	Gabarite corespunzătoare gabaritelor de vagon O-VM și 1-VM, pentru verificarea construcțiilor și instalațiilor existente, care admit îngrădiri ale gabaritelor O-VM și 1-VM.
14.	gabarit 1 - SMO	Gabarit de liberă trecere care admite circulația cu îngrădiri de circulație și limitări de viteză ale vehiculelor care se înscriu în gabaritul 1 - VM. Acest gabarit nu se aplică la lucrări noi și reconstruirii pentru linii încălecate.

Art. 5. - (1) Gabaritele de material rulant sunt simetrice în raport cu o axă care este perpendiculară pe tangenta comună la suprafețele de rulare ale șinelor.

(2) Intersecția axei de simetrie a gabaritului de material rulant cu tangenta la suprafețele de rulare ale șinelor trebuie să fie în axa căii, atât în aliniament, cât și în curbă.

(3) În aliniament, lățimile gabaritelor de liberă trecere se măsoară pe orizontală, în plan transversal perpendicular pe axa căii, iar înălțimile pe verticală se măsoară începând de la nivelul superior al ciupercii șinelor.

(4) În curbă, gabaritele de liberă trecere se stabilesc în planul vertical normal pe axa căii și trecând prin centrul curbei, având înclinarea dată de supraînălțarea căii.

(5) Lățimile se măsoară în acest plan, paralel cu tangenta comună la suprafețele de rulare, iar înălțimile se măsoară pe perpendiculare la această tangentă.

Art. 6. - (1) Nivelul superior al șinei la lucrări de artă, tuneluri și instalații de cale ferată se determină ținându-se seama de înălțimile maxime și minime ale elementelor suprastructurii căii - tabelul nr. 2 - și de schimbarea posibilă a acestui nivel în perioada de exploatare - în viitor - prin înlocuirea elementelor suprastructurii cu alte elemente cu dimensiuni sporite și executarea repetată a burajelor mecanizate - tabelul nr. 3.

Tabelul nr. 2

Nr. crt.	Denumirea elementelor suprastructurii	Înălțimea elementului suprastructurii [mm]	
		Maximă	Minimă
1.	Șina inclusiv placa suport și plăcuțele	200	110
2.	Traversa specială - pentru poduri	240	220
3.	Traversa normală	200	150
4.	Patul de balast sub traversă	300	200

Tabelul nr. 3

Nr. crt.	Amplasamentul liniei CFR	Rezerva de înălțime pentru viitor - h [mm]	
		Datorită înlocuirii elementelor suprastructurii cu alte elemente cu dimensiuni sporite	Datorită burajelor repetate
1.	În linie curentă și triaje	200	100
2.	În stații și tuneluri	100	50
3.	Pe poduri metalice închise la partea superioară, cu calea fără balast	100	-

(2) Rezerva de înălțime pentru viitor datorită burajelor repetate - prevăzută în tabelul nr. 3 - se adaugă la calea cu balast.

(3) La liniile care deservește rampe, cheiuri, magazii și peroane, cota față de nivelul superior al șinei va fi cea precizată în planșa nr. 3 din cap. "Planșe" fără a se adăuga sporurile din tabelul nr. 3.

(4) Aceste rezerve nu trebuie să reducă dimensiunile de gabarit, inclusiv condițiile minime de electrificare precizate la art. 11.

Art. 7. - (1) Gabaritul CFR de vagon - de încărcare - se prezintă în planșa nr. 1 din cap. "Planșe" - și în tabelul nr. 2 din cap. "Tabele".

(2) Gabaritul CFR de locomotivă se prezintă în planșa nr. 2 din cap. "Planșe" - și în tabelul nr. 3 din cap. "Tabele".

(3) Lățimea constructivă a vehiculelor și lățimea încărcăturii se măsoară paralel cu planul tangent la ciupercile șinelor, axa gabaritului fiind perpendiculară pe acest plan și la egală distanță față de cele două șine.

(4) Pentru a ține seama de deplasările transversale ale materialului rulant față de axa căii la trecerea prin curbe și de cele permise de jocurile constructive și uzurile admisibile, lățimea maximă constructivă a vehiculelor și lățimea maximă admisă a încărcăturii se limitează astfel ca vagonul așezat în poziția cea mai defavorabilă - în curbă cu raza de 250 m, pe o linie cu ecartamentul de 1.460 mm - 1.435 mm plus supralărgirea maximă - să nu depășească în niciun punct gabaritul materialului rulant respectiv cu mai mult decât valoarea:

a) 0,075 m - pentru părțile aflate la cota de 430 mm de la nivelul superior al șinelor sau mai sus;

b) 0,025 m - pentru părțile aflate sub cota de 430 mm de la nivelul superior al șinelor.

(5) Reducerea lățimii constructive a materialului rulant și a încărcăturii față de conturul gabaritului CFR de vagon - de încărcare - în funcție de distanțele dintre osiile extreme sau dintre pivoții boghiurilor și în funcție de poziția încărcăturii față de osii sau de pivoți trebuie făcută conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 8. - (1) În funcție de raza curbei, de gabaritele materialului rulant și de vechimea construcțiilor și a instalațiilor feroviare, gabaritele de liberă trecere se clasifică astfel:

a) Gabaritele de liberă trecere pentru construcții și instalații noi, valabile în aliniament sau în curbe cu raze mai mari de 4.000 m; se prezintă în planșa nr. 13 din cap. "Planșe";

b) gabaritul de liberă trecere pentru construcții și instalații noi, valabile în aliniament sau în curbe cu raze mai mici de 4.000 m și prezentate în planșa nr. 6 și tabelul nr. 5 din cap. "Tabele";

c) Gabaritul de liberă trecere pentru construcții și instalații vechi, valabil în aliniament ori în curbe cu raze de 350 m sau mai mari, prezentat în planșa nr. 7 din cap. "Planșe" și în tabelul nr. 6 din cap. "Tabele";

d) Gabaritul pentru construcții și instalații vechi, valabil în curbe cu raze sub 350 m, rezultat prin adăugarea la gabaritul din aliniament - planșa nr. 7 din cap. "Planșe" - pe toată înălțimea acestuia, de o parte și de alta a axei liniei ferate, a sporurilor Se și Si, conform planșei nr. 6 din cap. "Planșe" și tabelului nr. 6 din cap. "Tabele";

e) gabarite de liberă trecere speciale.

(2) Gabaritele de liberă trecere prevăzute la alin. 1 lit. a) sunt următoarele:

- Gabaritul pentru lucrări de artă și alte construcții se prezintă în planșa nr. 3 din cap. "Planșe" și în tabelul nr. 5 din cap. "Tabele".

- gabaritul de liberă trecere pentru elemente ale instalațiilor CF este prezentat în planșa nr. 4 din cap. "Planșe".

- Gabaritul pentru tuneluri feroviare este prezentat în planșa nr. 5 din cap. "Planșe".

(3) Gabaritele de liberă trecere prevăzute la alin. (1) lit. e) sunt prezentate la art. 10, alin. (2) din prezenta anexă.

(4) Pentru determinarea distanței în partea interioară a curbelor cu supraînălțare de la axa liniei la fața verticală a construcțiilor și instalațiilor - inclusiv cheiuri și rampe - la lățimea gabaritului se adaugă și supralărgirea în curbă Si.

(5) Sporurile Se și Si se calculează cu relația:

$$Se = Si = 3600/R+H'/Sxh,$$

în care:

R - raza curbei [m];

H' - înălțimea deasupra nivelului superior al șinei până în punctul pentru care se calculează sporul [mm];

h - supraînălțarea teoretică a șinei exterioare [mm] - vezi Tabelul nr. 15 din cap. "Tabele";

S - distanța dintre axele șinelor, egală aproximativ cu 1500 mm.

Tabelul nr. 4

Nr. crt.	Situatții constructive	Cotele m și n [mm]	
		m	n
1.	Obiecte fixe nelegate de șina de rulare	>= 150	-
2.	Obiecte legate rigid de șina de rulare	>=	-

		135	
3.	Treceri la nivel, linii în pavaje, altele asemenea	-	67 + supralărgirea în curbă
4.	Contraține, lângă firul interior al curbei	-	45 + supralărgirea în curbă
5.	Șanțul de rulare al inimilor simple	-	41
6.	Contraține care ghidează roata pe fața interioară	-	41+2; 41-3
7.	Contraține la traversările fixe	-	45

Tabelul nr. 5

Raza curbei R [m]	4000	3500	3000	2000	1800	1500	1200	1000	800	
Sporul semilățimii gabaritului Se, Si [mm]	10	10	15	20	20	25	30	35	45	
Supralărgirea căii în curbă Si [mm]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Raza curbei R [m]	700	600	500	400	350	300	250	200	180	150
Sporul semilățimii gabaritului Se, Si [mm]	50	60	75	90	105	120	145	180	200	210
Supralărgirea căii în curbă Si [mm]	-	-	-	5	10	15	20	25	25	25

Art. 9. - (1) La proiectarea tunelurilor și pasajelor superioare pe linia de cale ferată în curbă, se ia în considerare și poziția fără înclinare a gabaritului cu lățimi sporite, avându-se în vedere suprimarea supraînălțării căii în curbă în cazurile de reparații, când circulația se face cu viteză redusă.

(2) La construirea podurilor în curbă, gabaritele de liberă trecere, la capetele și la mijlocul podurilor se stabilesc pe baza sporurilor din tabelul nr. 5 din prezenta anexă, ținându-se seama și de săgeata curbei liniei ferate de pe pod.

(3) În cazuri excepționale, pentru incintele industriale, autoritatea de stat în domeniul transportului feroviar poate aproba abateri de la gabaritele prevăzute la art. 8 alin. (1) și (5), cu respectarea cel puțin a gabaritului pentru construcții și instalații vechi redat în planșa nr. 7.

(4) La reconstrucții parțiale de lucrări trebuie urmărită sporirea gabaritului la dimensiunile gabaritelor pentru construcții și instalații noi.

(5) Pentru determinarea distanței la cheu sau rampa (D + Si; D + Se) se procedează ca la art. 9 alin. (6).

(6) Aceste gabarite rezultă prin adăugarea la gabaritele din aliniament (planșele nr. 3, 4 și 5) din cap. "Planșe" pe toată înălțimea acestora, de o parte și de alta a axei liniei ferate, a sporurilor Se și Si, conform planșei nr. 6 din cap. "Planșe" și tabelului nr. 5 din prezenta anexă, pentru curbe fără supraînălțare sau pentru partea exterioară a curbelor cu supraînălțare.

(7) Schelele volante, eșafodajele și alte construcții provizorii trebuie să respecte gabaritul pentru construcții și instalații vechi - planșa nr. 7 din cap. "Planșe" - pe liniile pe care este permisă circulația materialului rulant cu gabarit CFR, conform planșelor nr. 1 și 2 din cap. "Planșe".

(8) Lucrările de la alin. (7), precum și parafumurile pot ocupa și spațiul rezervat ca adaos pentru electrificare, până la realizarea acesteia.

(9) Podurile provizorii trebuie să respecte gabaritul pentru lucrări de artă - planșa nr. 3 din cap. "Planșe".

În cazuri deosebite, cu avizul autorității de stat în domeniul transportului feroviar se poate adopta și gabaritul pentru construcții și instalații vechi (planșa nr. 7 din cap. "Planșe").

Tabelul nr. 6

Raza curbei R [m]		350	250	225	200	180	150	125	100
Sporul semilățimii gabaritului [mm]	Se	0	10	40	70	100	170	330	570
	Si	0	10	30	60	90	140	300	530
Supralărgirea căii în curbă [mm]		10	20	20	25	25	25	25	25

Art. 10. - (1) Gabaritele de material rulant prevăzute în tabelul nr. 1 din prezenta anexă la pozițiile nr. 10, 11 și 12 sunt prezentate după cum urmează:

a) gabaritul redus de vagon - internațional de încărcare - este prezentat în Planșa nr. 8 și în tabelul nr. 2 din Cap. "Tabele";

b) gabaritul sporit de vagon O - VM este prezentat în Planșa nr. 9 și în tabelul nr. 4 din Cap. "Tabele";

c) gabaritul sporit de vagon 1 - VM este prezentat în Planșa nr. 10.

(2) Gabaritele de liberă trecere speciale corespunzătoare gabaritelor de material rulant precizate la alin. (1) sunt următoarele:

a) gabaritul de liberă trecere O - SM - corespunzător gabaritului de vagon O - VM - este prezentat în Planșa nr. 11;

b) gabaritul de liberă trecere 1 - SM - corespunzător gabaritului de vagon 1 - VM -, valabil în aliniament sau în curbe cu raze mai mari de 4000 m, este prezentat în Planșa nr. 12;

c) gabaritul de liberă trecere 1 - SMO pentru verificarea construcțiilor sau instalațiilor existente, valabil în aliniament sau în curbe cu raze mai mari de 4000 m, este prezentat în Planșa nr. 13.

(3) Gabaritele de liberă trecere 1 - SM, 1 - SMO în curbe cu raze sub 4000 m rezultă prin adăugarea la gabaritele în aliniament a sporurilor Se și Si, conform Planșei nr. 6 și Tabelului nr. 5 din prezenta anexă.

(4) Podurile provizorii, schelele volante, eșafodele și alte construcții provizorii trebuie să respecte gabaritul de liberă trecere O - SM, pe liniile pe care este admisă circulația materialului rulant de gabarit O - VM cu respectarea gabaritului de liberă trecere 1 - SMO pentru liniile stabilite de autoritatea de stat în domeniul transportului feroviar.

Art. 11. - (1) Limita gabaritului pentru electrificare, prevăzută la gabaritele pentru construcții și instalații noi - Planșele nr. 3, 4, 5 - și la gabaritul pentru construcții și instalații vechi - Planșa nr. 7 - trebuie asigurată în cazul căilor ferate electrificate sau care urmează a fi electrificate în viitor în curent monofazat de 25 kV și 50 Hz.

(2) Prin căi ferate electrificate se înțeleg și căile ferate aflate în curs de execuție sau care au elaborată documentația de execuție, fiind planificate a se realiza în cel mult 3 ani.

(3) Înălțimea H a acestei limite, la gabaritele pentru lucrări de artă - Planșa nr. 3 -, la gabaritele pentru construcții și instalații vechi - Planșa nr. 7 - și la gabaritele pentru elemente ale instalațiilor feroviare, este prevăzută în Tabelele nr. 7a și 7b din Cap. "Tabele"; această înălțime corespunde pentru cazul în care distanța x de la lucrările respective - noi - până la axul trecerii la nivel sau până la joanta celui mai apropiat aparat de cale (3) este de 4000 m sau mai mare - Planșa nr. 14.

(4) Înălțimea H nu include valorile prevăzute în Tabelele nr. 2, 3 și 7 din prezenta anexă.

(5) Înălțimea maximă a limitei gabaritului pentru electrificare H, în linie curentă la viteze de circulație pe calea ferată de 10 km/h sau mai mici - pentru situații frecvent întâlnite -, este conform Tabelului nr. 7a.

(6) În cazul în care lucrarea se află în stație sau când distanța x de la lucrarea de artă sau de la instalațiile feroviare până la axul trecerii la nivel sau până la joanta aparatului de cale este mai mică de 400 m, înălțimea gabaritului pentru electrificare H, prevăzută în Tabelele nr. 7a, 7b și Planșa nr. 5 se majorează cu sporul H, corespunzător distanței respective conform Tabelului nr. 7 din prezenta anexă.

Tabelul nr. 7

Nr. crt.	În linie curentă sau în stații	Distanța de la lucrare până la axul trecerii la nivel sau prima joantă a aparatului de cale x [mm]	Sporul Delta H care se adaugă la înălțimea gabaritului pentru electrificare H *[mm]
1	În linie curentă	400	-
2		300	90
3		200	175
4		100	265
5		0	350
6	În stații	Pe toată lungimea stației	350

* Valorile intermediare se determină prin interpolare

(7) Pentru construcții speciale care afectează înălțimea H în zonă, sporul de înălțime Delta H se stabilește de autoritatea de stat în domeniul transporturilor feroviare.

(8) Înălțimea gabaritului pentru electrificare H se măsoară în axul căii, de la nivelul superior definitiv al șinelor până la partea cea mai de jos a lucrării aflate deasupra căii, conform Planșei nr. 14 fig. A în aliniament și fig. B în curbă și Tabelului nr. 9 - Cap. "Tabele".

(9) Pentru situațiile care nu sunt precizate în Tabelele nr. 7a și 7b înălțimea H a gabaritului pentru electrificare, la gabaritele pentru construcții și instalații noi - Planșele nr. 3, 4, 5 - și la gabaritul pentru construcții vechi - Planșa nr. 7 - se stabilește prin calcul, ținându-se seama de prevederile alin. (9) - (15); pentru această înălțime H rezultată și pentru eventuala ancorare și susținere a instalației de electrificare de lucrarea de artă este necesar avizul autorității de stat în domeniul transportului feroviar.

(10) Valorile minime ale înălțimii de pozare a firului de contact H_{fc} se asigură pentru condiția cea mai defavorabilă dată de una dintre următoarele situații:

a) temperatura mediului ambiant +40°C;

b) depunerea maximă de chiciură.

(11) Valoarea maximă H_{fc} de 6500 mm se asigură la temperatura mediului ambiant de -30°C.

(12) În zona peroanelor, nicio parte a liniei de contact - exclusiv firul de contact pentru care se aplică alin. (9) -, aflată sub tensiune, nu trebuie să fie amplasată la o înălțime mai mică de 5000 mm, de la nivelul superior al șinei.

(13) Grosimea lamei de aer - Planșa nr. 15 - respectiv distanța minimă de izolare pe verticală dintre partea superioară a materialului rulant sau a încărcăturii și firul de contact (5) pentru amplitudini verticale normale ale acestuia sub influența presiunii pantografului și acțiunii vântului este dată în Tabelul nr. 8.

Tabelul nr. 8

Nr. crt.	Condiții de aplicare	Lama de aer a [mm]
1.	Zonă poluată - caracterizată prin circulația locomotivelor cu abur, circulația în tunele, în mediu salin, în apropierea combinatelor chimice și a stațiilor sau complexelor feroviare unde se fac prelevări de mărfuri în vrac	340
2.	Zonă nepoluată și încărcături nerigide - când suma tuturor factorilor dinamici, respectiv oscilațiile verticale ale firului de contact - datorită presiunii pantografului, vântului, chiciurei și alte asemenea, și oscilațiile încărcăturii vagonului nu depășesc 100 mm	340
3.	Zonă nepoluată și încărcături rigide - nedeformabile - special supravegheate - când suma tuturor factorilor dinamici, respectiv oscilațiile verticale ale firului de contact - datorită presiunii pantografului, vântului, chiciurei, și alte asemenea, și oscilațiile încărcăturii vagonului nu depășesc 50 mm	290

(14) Pe liniile electrificate, în cazul asigurării distanței minime de izolare pe verticala a între partea superioară a încărcăturii negabaritice și firul de contact, transportul se poate efectua fără scoaterea de sub tensiune a liniei, în condițiile de circulație stabilite de organele competente.

(15) Distanțele minime b și c de izolare pe verticală și, respectiv, pe orizontală, de la părțile cele mai apropiate ale lucrării (l) până la spațiul (A) ocupat de elementele neizolate, aflate sub tensiune - suspensie și pantograf, inclusiv deplasările acestora în spațiu - sunt conform Tabelului nr. 9 din prezenta anexă și Planșei nr. 15.

Tabelul nr. 9

Nr. crt.	Staționarea locomotivei	Circulația cu sau fără locomotivă cu abur	Existența mediului salin în zonă - sursa salină, de regulă marea, la o distanță mai mică de 3 km -	Distanțele minime de izolare, [mm]	
				Pe verticală b	Pe orizontală c
1.	Staționare cu pantograful ridicat - deplasează suspensia în sus	Cu locomotivă cu abur	În mediu salin	320	320
2.	Fără staționare	Fără locomotivă cu abur	În afara mediului salin	270	270
3.	Fără staționare	Cu locomotivă cu abur	În mediu salin	270	220

4.		Fără locomotiva cu abur	În afara mediului salin	220	170
----	--	-------------------------	-------------------------	-----	-----

Art. 12. - (1) Distanța între axele liniilor, în aliniament sau în curbe cu raze mari, este după cum urmează:

- a) pentru linii curente, conform Tabelului nr. 10;
- b) pentru linii în stații și triaje, conform Tabelului nr. 11.;
- c) pentru linii la care se prevăd peroane, conform Tabelului nr. 12;
- d) pentru linii de transbordare, 3,60 m;
- e) pentru linii în depouri, ateliere, remize, incinta uzinelor și porturilor, cel puțin 4,50 m.

Tabelul nr. 10

Nr. crt.	Numărul liniilor	Felul traseului	Distanța între axele liniilor curente, [m]	
			- între linia întâi și a doua - între linia a treia și a patra	- între linia a doua și a treia
1	2	Aliniament sau curbe cu: a) raze mai mari de 4000 m, la linii noi; b) raze de 350 m sau mai mari la linii existente, inclusiv în tuneluri sau pe poduri;	$\geq 4,00$	-
2		Aliniamente scurte între curbe succesive	$\geq 4,00$	-
3	3 sau 4	Aliniament	$\geq 4,00$	$> 5,00$

Tabelul nr. 11

Nr. crt.	Felul liniilor	Felul traseului	Distanța minimă între axele liniilor, în stații și triaje, [m]			
			Distanța între axe când liniile sunt în număr redus - nu impun grupări de linii -		Distanța între axe după fiecare grupă de 6 sau 8 linii - în stații mari -	
			în mod curent	în cazuri speciale, numai cu aprobarea forului tutelar	în mod curent	în cazuri speciale, numai cu aprobarea forului tutelar
1.	Linii noi, linii în reconstrucție, linii în sistematizarea sau sporirea stațiilor sau triajelor	Aliniament sau curbe cu raze mai mari de 4000 m	5,00	4,50	+6,50	5,00
2.	Linii existente	Aliniament sau curbe cu raze de 350 m sau mai mari	4,75	4,50	-	-

(2) În cazuri justificate tehnico-economic, dacă lățimea construcțiilor și instalațiilor dintre linii-semnale, coloane, stâlpi, garduri, și alte asemenea - nu depășesc 0,35 m, distanța de 5,00 m se poate reduce la 4,75 m.

(3) Dacă lățimea construcțiilor și instalațiilor de la alin. (2) este mai mare de 0,35 m, distanța de 4,75 m se sporește cu diferența respectivă de lățime.

Tabelul nr. 12

Nr. crt.	Felul traficului din stații	Distanța între axele liniilor la care se prevăd peroane, [m]
----------	-----------------------------	--

		- între axele liniilor între care se prevăd peroane	- între axele liniilor între care nu se construiesc peroane, în cazul în care se prevăd peroane din două linii; - între axele liniilor directe în cazul căii duble
1	Trafic mare - peste 250 de călători în 24 de ore -	9,00	4,00 plus grosimea gardului
2	Trafic redus - sub 250 de călători în 24 de ore -	6,00	

(4) În stațiile situate pe cale dublă, între liniile directe nu se construiesc peroane, cu excepția cazurilor când se prevede construirea de peroane cu distanța între axele liniilor de 9 m și accese pietonale denivelate.

(5) Gardul se prevede pe toată lungimea peroanelor.

(6) Distanța între axele liniilor, în curbe cu raze mici, este cea prevăzută la alin. (1) majorată cu următoarele sporuri:

a) sporuri prevăzute în Tabelul nr. 13, pentru liniile noi având raze de 4000 m sau mai mici;

b) sporurile prevăzute în Tabelul nr. 14, pentru liniile existente având raze sub 350 m.

Tabelul nr. 13

Nr. crt.	Raza curbei R [m]	Supraînălțare a șinei exterioare h [mm]	Sporul de distanța între linii Se + Si [mm]		
			În linie curentă și în stații, dacă există una dintre situațiile: - nu există supraînălțare; - supraînălțările celor două linii sunt identice; - supraînălțarea liniei exterioare este mai mică decât supraînălțarea șinei exterioare a liniei interioare Se + Si = 7200/R	În linie curentă	În stații
				În următoarele condiții: he > hi și hi > he/2 în care: he - supraînălțarea liniei exterioare hi - supraînălțarea liniei interioare Se + Si = 7200/R + 7200/R + 3900/1500x h/2	
1	4000	50	20	85	50
2	3500	55	20	95	60
3	3000	65	25	110	70
4	2000	100	35	170	105
5	1800	110	40	185	115
6	1500	135	50	225	140
7	1200	150	60	255	160
8	1000	150	75	270	175
9	800	150	90	285	190
10	700	150	105	300	205
11	600	150	120	315	220
12	500	150	145	340	245
13	400	150	180	375	280
14	350	150	205	400	310
15	300	150	240	435	340
16	250	150	290	485	390
17	200	150	360	555	460
18	180	145	400	590	500
19	150	110	480	625	555

(7) Supraînălțarea h este sporită cu 25% față de cea normală prevăzută în reglementările de la calea ferată, iar vagonul s-a considerat de 24 m lungime și 17 m distanța între pivoții boghiului.

Tabelul nr. 14

Raza curbei R , [m]	350	250	225	200	180	150	125	100
Sporul de distanță între linii (Se+Si) [mm]	0	20	70	130	190	310	630	1100

(8) Sporurile din Tabelul nr. 14 sunt admise și în cazul dublării unei linii existente, dacă terasamentele și lucrările de artă au fost construite de la început pentru ambele linii, pe baza acestor sporuri.

(9) În zona aparatelor de cale, trasarea curbilor se poate face fără adăugarea sporurilor din Tabelele nr. 13 și 14, cu condiția lungirii liniilor, astfel ca între mărcile de siguranță - vezi art. 13 - să se realizeze lungimea utilă necesară în exploatare.

Art. 13. - (1) Limita de staționare a materialului rulant feroviar în zona ramificațiilor sau a apropiierilor între două linii de cale ferată trebuie materializată pe teren prin mărci de siguranță - șină sau grinzi de beton.

(2) Acestea se instalează între șinele interioare ale celor două linii trecând prin punctul de intersecție (O), aflat la distanțe egale de axele liniilor, conform tabelului nr. 9 din Cap. "Tabele".

Art. 14. - (1) Depozitele de pământ, pietriș, piatră spartă, nisip, cărbuni, etc. trebuie amplasate în afara gabaritelor de liberă trecere, în următoarele condiții:

a) distanța între piciorul taluzului natural al depozitului și șina cea mai apropiată trebuie să fie de cel puțin 0,80 m - de la partea exterioară a ciupercii șinei; această distanță în curbe se majorează cu sporurile prevăzute în Tabelele nr. 5 și 6 din prezenta anexă;

b) cota piciorului taluzului trebuie să fie cel mult la nivelul superior al traverselor;

c) panta taluzului dinspre linie nu trebuie să depășească 2/3.

(2) Materialele depozitate în stivă se amplasează la o distanță de cel puțin 1,75 m față de șina cea mai apropiată cu înălțimea stivei, dacă materialele se pot răsturna înspre linie, iar în curbe se majorează cu sporurile prevăzute în Tabelele nr. 5 și 6 din prezenta anexă.

ANEXA Nr. 2
la Instrucțiuni

STABILIREA SPORURILOR ÎN CURBE

Art. 1. - (1) Sporurile valorilor gabaritului real care se înregistrează la înscrierea în curbe a vagoanelor și încărcăturilor sunt:

a) sporuri interioare - E_i - înregistrate între osiile extreme sau între pivoții boghiurilor, având valoarea maximă la mijlocul vagonului;

b) sporuri exterioare - E_e - înregistrate în afara osiilor extreme sau a pivoților boghiurilor, având valoarea maximă la partea extremă a încărcăturii.

(2) În toate cazurile, sporurile prevăzute la alin. (1) se vor calcula în centimetri, luându-se în considerare sporul cel mai mare.

(3) Verificarea înscrierii în gabaritul de liberă trecere a vagoanelor și încărcăturilor trebuie să se efectueze pe o linie situată în palier și aliniament.

(4) Pentru a ține seama de sporurile care se înregistrează la înscrierea vagoanelor și încărcăturilor la trecerea acestora prin curbe, lățimea încărcăturii se va reduce și cu valorile din:

a) tabelul I , pentru sporurile interioare - E_i ;

b) tabelul II , pentru sporurile exterioare - E_e .

Art. 2. - (1) Pentru stabilirea valorii finale a distanțelor orizontale minime la stivele care ar putea bascula în sens transversal, de exemplu: plase de oțel pentru construcții, acestea vor fi majorate cu 10 cm pentru părțile încărcăturii care depășesc țepușele.

(2) Pentru încărcăturile vagoanelor cu boghiuri sau cu scaun învârtitor, distanțele minime orizontale pentru părțile încărcăturii, așezată între pivoți, vor fi micșorate în raport cu distanța dintre pivoții boghiurilor, respectiv dintre axele scaunelor învârtitoare, după cum urmează:

a) la o distanță cuprinsă între 4 m și 6 m, cu 1 cm;

b) la o distanță mai mare de 6 m, cu 2 cm.

(3) Distanțele orizontale minime măsurate în centimetri, care trebuie lăsate libere între fiecare parte a încărcăturii și pereții laterali ai vagonului sau țepușele vagoanelor cu scaun învârtitor, vagoanelor de siguranță sau vagoanelor intermediare, sunt prezentate în tabelul III.

(4) Valorile înscrise în tabelele I, II și III, preluate din anexa II - RIV, sunt calculate pentru linii de cale ferată a căror valoare pentru raza curbei este de 250 m, iar pentru valori ale razei curbei mai mari de 250 m distanțele orizontale minime din aceste tabele sunt valabile, fiind acoperitoare.

(5) Pentru cazurile în care după solicitarea acordului de principiu se constată că transportul urmează să se încarce, să se manevreze și/sau să circule pe linii în curbă a căror rază este mai mică de 250 m, sporurile în curbe - Ee și Ei - se vor calcula cu formulele care se prezintă mai jos:

a) când încărcătura nu depășește traversa frontală a vagonului, figura nr. 3, se calculează numai Ei maxim:

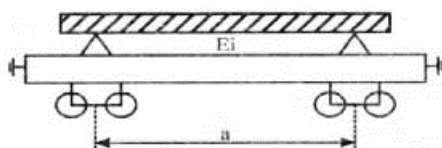
$$E_i = [a^2/8R] + 0,030 \text{ m (rezultatul în metri se va transforma în mm),}$$

în care:

a = ampatamentul vagonului șablonat pe acesta;

R = raza curbei

Figura nr. 3



b) când încărcătura depășește traversa frontală a vagonului - figura nr. 4, sporurile se calculează cu formulele:

$$E_e = [2[(a/2 + L_c \max)^2] - a^2 - a^2_1]/8R, \text{ când } L_{c1} \text{ este diferit de } L_{c2}$$

sau

$$E_e = (L^2(t) - a^2 - a^2_1)/8R, \text{ când } L_{c1} = L_{c2}$$

$$E_i = [a^2/8R] + 0,030 \text{ [m] - rezultatul în metri se va transforma în mm,}$$

unde:

a₁ = distanța dintre osiile boghiului (la vagoanele pe două osii a₁ = 0);

L_c = lungimea consolei;

L_t = lungimea încărcăturii.

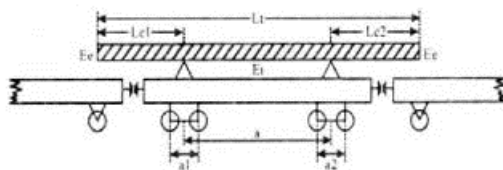
În ambele cazuri E_e se va majora cu:

(1) 50 mm, când L_c este mai mic sau egal cu 6 m;

(2) 150 mm, când L_c este mai mare de 6 m;

Se vor compara valorile E_i cu E_e, luându-se în calcul valoarea cea mai mare.

Figura nr. 4



c) când încărcătura este așezată pe vagoane cu scaun învârtitor, figura nr. 5, sporurile se calculează cu formulele:

$$E_i = (D^2(s) + a^2 + a^2_1)/8R + 0,030 \text{ [m]}$$

$$E_e = [2(D^2(s)/2 + L_c \max)^2 - D^2(s) - a^2 - a^2_1]/8R, \text{ când } L_{c1} \text{ este diferit de } L_{c2}$$

sau

$$E_e = (L^2(t) - D^2(s) - a^2 - a^2_1)/8R, \text{ când } L_{c1} = L_{c2},$$

În care: D(s) este distanța dintre scaunele învârtitoare

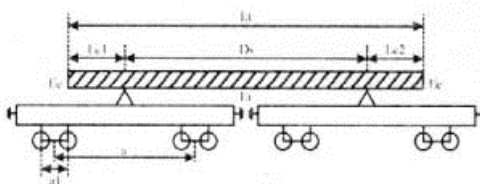
În ambele cazuri E_e se va majora cu:

(3) 50 mm, când L_c este mai mic sau egal cu 6 m;

(4) 150 mm, când L_c este mai mare de 6 m.

Se vor compara valorile E_i și E_e, luându-se în calcul valoarea cea mai mare.

Figura nr. 5



(6) Cu valoarea distanței orizontale minime preluată din tabelul III se vor majora toate lățimile încărcăturii - măsurată din axul longitudinal al vagonului pe întreg conturul transversal maxim - în punctele în care acestea cresc sau scad pe întreaga înălțime a transportului respectiv, pentru a se stabili care sunt depășirile maxime ale gabaritului la circulația acestui transport pe liniile în curbă.

(7) Exemple de aplicare a tabelelor I, II și III

a) Considerăm că avem de transportat o încărcătură de dimensiunile și forma din figura nr. 1.

Din calcule rezultă că între încărcătură și lucrarea de artă respectivă există o rezervă de 60 mm, distanță care este mai mare decât rezerva minimă instrucțională, de 50 mm.

Pentru a determina sporul E_i datorat trecerii transportului în curbă, care trebuie adăugat la semilățimea încărcăturii, vom utiliza tabelul I astfel:

- valoarea de 6,2 m a ampatamentului vagonului din figură se majorează la valoarea imediat superioară de 6,5 m;
- valoarea mijlocului ampatamentului de 3,1 m se majorează la valoarea imediat superioară de 3,5 m;
- la intersecția liniei ampatamentului de 6,5 m cu coloana de 3,5 m se va găsi valoarea zero.

Rezultă că pentru partea dintre axele boghiurilor - osiilor - sporul pe care îl vom adăuga la semilățimea încărcăturii va fi zero.

Pentru a determina sporul E_e al dimensiunilor încărcăturii ce se găsește în afara axelor boghiurilor sau osiilor vom utiliza tabelul II astfel:

- valoarea de 6,2 m a ampatamentului vagonului din figură se majorează la valoarea imediat superioară de 6,5 m;
- valoarea de 2,1 m din figură, care reprezintă depășirea încărcăturii în raport cu osia extremă se majorează la 2,25 m;
- la intersecția liniei ampatamentului de 6,5 m cu coloana de 2,25 m se va găsi valoarea zero 4 cm, mai mică decât valoarea de 6 cm rezultată din calcule și care reprezintă distanța dintre încărcătură și lucrarea de artă, astfel că transportul respectiv poate fi admis în circulație.

b) Exemplu de aplicare a tabelului III:

Considerăm că avem o încărcătură așezată pe scaune învârtitoare - figura 2 - între care există o distanță de 18 m. Distanța dintre încărcătură și pereții laterali (a) trebuie să aibă funcție de distanțele dintre secțiunile considerate și pivotul cel mai apropiat, valorile minime corespunzătoare de mai jos:

- până la 2 m	= 20 mm
- între 2 m și 3 m	= 280 mm
- între 3 m și 4 m	= 340 mm
- între 4 m și 5 m	= 410 mm

Dacă se folosește un vagon de siguranță, distanța dintre încărcătură și pereții laterali ai vagonului de siguranță trebuie să fie 340 mm, dacă distanța de la pivotul cel mai apropiat și secțiunea în care măsurăm este de 3 m.

Dacă se folosește un vagon intermediar, distanța dintre încărcătură și pereții laterali ai vagonului intermediar trebuie să fie 440 mm. Valoarea se găsește la intersecția liniei ampatamentului de 18 m cu coloana vagonului de siguranță.

În cazul în care avem o încărcătură așezată pe scaune învârtitoare ale vagoanelor platformă, valorile de mai sus se adaugă la semilățimile punctelor critice ale încărcăturii și transportul se admite în circulație numai dacă respectă condițiile de la cap. VI din anexa II RIV.

(8) Pentru dimensiunile neindicate în Tabelele I, II și III se vor utiliza valorile superioare cele mai apropiate.

Tabelul I

Distanțele orizontale minime, în cm, care trebuie lăsate de fiecare parte a încărcăturii între gabarit și părțile încărcăturii, aflată între osiile extreme sau pivoții boghiurilor

Distanțele dintre osiile extreme sau între pivoți	Distanța de la secțiunea considerată la osia extremă cea mai apropiată - la vagoane pe două sau mai multe osii sau la pivotul cel mai apropiat - la vagoane pe boghiuri sau cu scaun învârtitor)																							
	m	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
2,5	0	0	0	0																				
3	0	0	0	0																				
3,5	0	0	0	0	0	0																		
4	0	0	0	0	0	0																		
4,5	0	0	0	0	0	0																		
5	0	0	0	0	0	0																		
5,5	0	0	0	0	0	0																		
6	0	0	0	0	0	0																		
6,5	0	0	0	0	0	0	0																	
7	0	0	0	0	0	0	0																	
7,5	0	0	0	0	0	0	0	0																
8	0	0	0	0	0	1	1	1																
9	0	0	0	0	1	1	1	2	2															
10	0	0	0	1	1	2	2	2	2	3														
11	0	0	1	1	2	2	3	3	3	4	4													
12	0	0	1	2	2	3	3	4	4	5	5	5												
13	0	0	1	2	3	3	4	5	5	6	6	6	6											
14	0	0	1	2	3	4	5	6	6	7	7	7	7	8										
15	0	0	1	3	4	5	6	6	7	8	8	8	9	9	9									
16	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	9	10	10	10	10									
17	0	1	2	4	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	12	13								
18	0	1	2	4	5	7	8	9	10	11	11	12	13	13	14	15								
19	0	1	3	4	6	7	8	10	11	12	12	13	14	15	17	17	18							
20	0	1	3	5	6	8	9	11	12	13	14	16	17	17	19	20	20							
22	0	2	4	6	7	9	11	12	14	16	17	19	21	22	24	26	27	27						
24	0	2	4	6	8	10	12	14	16	19	21	23	25	27	30	32	34	35	35					
26	0	3	5	7	9	11	13	16	19	22	24	27	30	32	35	38	40	42	43	43				
28	0	3	5	8	10	13	16	19	22	26	28	31	34	36	41	44	47	50	51	52	52			
30	0	3	6	9	11	14	18	22	25	29	32	35	38	40	46	50	53	56	59	61	62	62		

Tabelul II

Distanțele orizontale minime, în cm, care trebuie lăsate de fiecare parte a încărcăturii între gabarit și părțile încărcăturii care depășesc osiile extreme sau pivoții boghiurilor

Distanța dintre osiile extreme sau între pivoți	Distanța de la secțiunea considerată la osia extremă cea mai apropiată - la vagon pe două sau mai multe osii sau la pivotul cel mai apropiat - la vagoane cu boghiuri sau cu scaun învârtitor																						
	m	0,5	1	1,5	1,75	2	2,25	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,58	7	8	9	10	11	12	13
2,5	0	1	3	4	5																		
3	0	1	3	4	5																		

3,5	0	1	2	3	4	5	6	8																	
4	0	0	2	3	4	5	6	8																	
4,5	0	0	2	3	3	4	5	7																	
5	0	0	2	2	3	4	5	7																	
5,5	0	0	1	2	3	4	5	7																	
6	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49						
6,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49						
7	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	31	40	50						
7,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	41	51						
8	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	42	52						
9	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	14	16	18	21	24	26	34	44	54						
10	0	0	2	3	3	4	5	7	9	12	14	17	19	22	24	27	36	46	56						
11	0	0	2	3	4	5	5	8	10	12	14	17	19	22	25	29	38	48	59						
12	0	0	2	3	4	5	6	8	10	13	15	17	20	23	26	30	40	51	62						
13	0	0	2	3	4	5	6	8	11	13	16	18	21	24	27	33	42	53	64						
14	0	0	2	3	4	6	7	9	11	14	16	19	22	25	29	34	45	56	67						
15	0	1	3	4	5	6	7	9	12	14	17	20	23	26	31	36	47	58	70						
16	0	1	3	4	5	6	7	10	12	15	18	21	24	28	33	38	49	61	73						
17	0	1	3	4	5	7	8	10	13	16	18	21	25	30	35	41	52	63	76						
18	0	1	3	5	6	7	8	11	13	16	19	22	26	32	37	43	54	66	79						
19	0	1	4	5	6	7	9	11	14	17	20	23	28	33	39	45	57	69	82						
20	0	1	4	5	6	8	9	12	15	18	21	24	30	35	41	47	59	72	85						
22	0	2	4	6	7	9	10	13	16	19	22	28	33	39	45	51	64	77	92						
24	0	2	5	7	8	10	11	14	17	21	25	31	37	43	49	56	69	83	98						
26	0	2	5	7	9	10	12	15	19	22	28	34	40	47	53	60	74	88	104						
28	0	3	6	8	9	11	13	16	20	25	31	37	44	50	57	64	80	94	111						
30	0	3	7	8	10	12	14	17	21	27	34	40	47	54	61	69	85	100	117						

Tabelul III

Distanțele orizontale minime, în cm, care trebuie lăsate de fiecare parte între încărcătură și pereții laterali ai vagonului sau țepușe la vagoanele cu scaun învârtitor, de siguranță sau intermediare

Distanța între osiile extreme sau între pivoții vagonului purtător sau între pivoții vagoanelor cu scaune învârtitoare	Distanța încărcăturii față de pereții laterali sau țepușe, în cm														A vagonului intermediar
	Vagoane purtătoare cu scaune învârtitoare					Vagoane de siguranță									
	Pentru o distanță în metri, de la secțiunea considerată														
	La pivotul cel mai apropiat				La osia extremă a vagonului purtător sau la pivotul cel mai apropiat al vagonului sau vagoanelor										
m	2	3	4	5	3	4	5	6	6,5	7	8	9	10		
4					26										
6	13	18			26	31	38	45	49	53	61	70	80		
8	14	19	22		26	32	39	47	50	55	63	72	83		
10	15	21	25	28	28	34	41	49	54	58	67	77	88	24	
12	16	23	27	31	29	36	44	52	57	61	71	81	93	28	
14	18	24	29	34	31	38	47	56	60	65	76	86	98	33	
16	19	26	32	37	33	41	50	59	64	69	80	92	104	38	
18	20	28	34	41	34	43	53	63	68	73	85	97	110	44	
20	21	30	37	44	36	46	56	67	72	78	90	102	116	51	
25	25	35	43	52	41	52	64	76	83	89	103	117	132	71	
30	28	40	50	60	46	58	72	86	93	100	116	131	148	95	

Figura 1

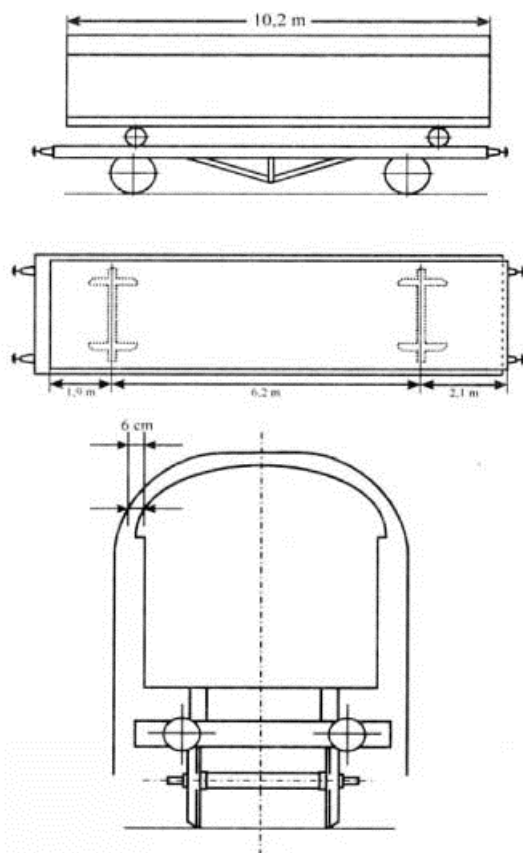
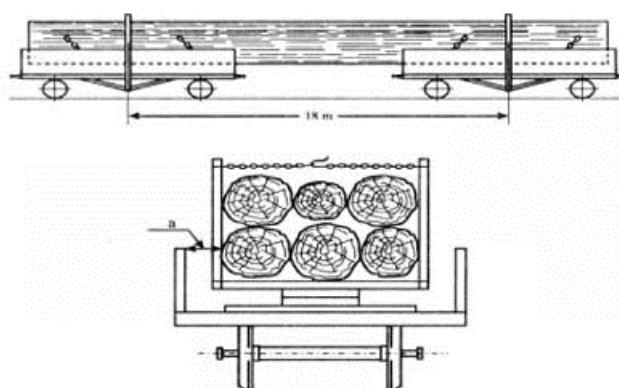


Figura 2



ANEXA Nr. 3
la Instrucțiuni

**MODUL DE AȘEZARE, FIXARE ȘI LEGARE DE VAGON A ÎNCĂRCĂTURILOR
NEGABARITICE SAU CU TONAJ DEPĂȘIT, PRECUM ȘI A CELOR CONSIDERATE
NEGABARITICE SAU CU TONAJ DEPĂȘIT**

Art. 1. - (1) Așezarea și fixarea acestor încărcături pe vagon trebuie făcute, în trafic intern și internațional, cu respectarea în totalitate a prevederilor din anexa II - RIV, respectiv a "Principiilor de bază" din apendicele acestei anexe, dacă transportul se va efectua numai în traficul intern.

(2) În cazul când în anexa II - RIV sau în "Principiile de bază" din apendicele acesteia nu sunt prevăzute indicații cu privire la efectuarea acestei operații, atunci ele, inclusiv legarea de vagon, se vor face în baza unui proiect de încărcare.

(3) În cazul când așezarea și fixarea pe vagon se fac conform prevederilor anexei II - RIV sau ale "Principiilor de bază" din apendicele acesteia, atunci legarea de vagon a încărcăturii se va face astfel încât să nu se permită deplasarea acesteia - pe platforma vagonului respectiv - transversal și/sau longitudinal - în ambele sensuri.

(4) Legarea trebuie să se facă de către predător sau de unitatea de transbordare, cu sârmă din OL 37 sau sârmă moale obișnuită având diametrul de 4 mm, 6 mm sau 8 mm, ambele menționate de predător sau de unitatea care face transbordarea, pe propria răspundere, în procesul-verbal de măsurători.

(5) Legarea va corespunde anulării unei forțe de deplasare de două ori până la 4 ori greutatea încărcăturii, forță indicată în apendicele anexei II - RIV la cap. - Recomandări generale de încărcare pentru protejarea încărcăturii.

Art. 2. - (1) Pentru legarea în vederea eliminării deplasărilor longitudinale, la stabilirea numărului firelor de sârmă necesare legării pe un sens, se va lua în calcul numai o forță egală cu de două ori greutatea încărcăturii ($F = 2G$), deoarece în calcul se va lua o rezistență a sârmei $\sigma(a)$, acoperitoare, iar forța de frecare se va neglija.

(2) Formula de calcul și a verificării suprafeței totale (AT) necesare ancorării - suprafața tuturor firelor din sârmă - pe un sens de mers este următoarea:

$$AT = F/\sigma(a) = 2G/\sigma(a) \text{ [cm}^2\text{]}$$

$$\sigma(a) \text{ pentru sârmă} = 1400 \text{ kg f/cm}^2$$

(3) Numărul firelor din sârmă (n), în funcție de diametrul acestora, se va calcula cu formula:

$$n(FI4) = A(T)/a(FI4); n(FI6) = A(T)/a(FI6); n(FI8) = A(T)/a(FI8),$$

unde a este suprafața unui fir de sârmă,

astfel:

$$a(FI4) = 0,125 \text{ cm}^2; a(FI6) = 0,280 \text{ cm}^2; a(FI8) = 0,500 \text{ cm}^2$$

(4) Zecimalele rezultate din calcularea lui n se vor rotunji în plus.

(5) Cu numărul total de fire astfel calculat se va forma un număr de ancore pe un sens și cu același număr total de fire se vor forma același număr de ancore pe celălalt sens, așezate pe cât posibil simetric de o parte și de alta a vagonului.

(6) La formarea ancorelor se va avea în vedere ca:

a) prinderea lor de încărcătură și vagon să se facă numai de inele, ochiuri, cârlige de fixare din oțel rotund - cu diametrul de cel puțin 16 mm - sau alte părți ale vagonului - conform anexei II - RIV - și ale încărcăturii existente ori sudate special și corespunzător pe încărcătură și care nu vor avea muchii tăioase;

b) unghiul de înclinare să fie mic, iar când încărcătura se poate răsturna, ele se vor prinde deasupra centrului de greutate al acesteia;

c) numărul firelor de sârmă al unei ancore să fie cu soț - socotite la trecerea prin inele, ochiuri, cârlige de fixare - însă cel mult 28 de fire cu FI4, 12 fire cu FI6 sau 6 fire cu FI8, astfel ca în această ancoră să nu apară o forță de întindere mai mare de 5 tf;

d) firele de sârmă din ancoră să fie răsucite și întinse conform prevederilor din anexa II - RIV.

(7) În mod excepțional, în vederea limitărilor longitudinale ale încărcăturii pe vagon, legarea acesteia de platformă se face cu un număr mai mic de fire de sârmă, numai la încărcăturile prevăzute de anexa II - RIV (de exemplu: lăzi, tambure, șine) la care această limitare trebuie să se facă cu pene, propte, cadru-șa și altele asemenea.

(8) În cazul de la alin. (7), în procesul-verbal de măsurători și în cererea aprobării de circulație comisia va menționa acest lucru, indicând obligatoriu și precis pagina și figura din anexa II - RIV cu privire la limitarea deplasării longitudinale și numărul firelor din sârmă folosite în acest scop.

Art. 3. - (1) Legarea în vederea eliminării deplasărilor transversale se va face cu 4 ancore - câte 2 pe un sens - formate din 4 fire din sârmă cu FI8 sau 6 fire cu FI4 numărate în punctele de prindere, chiar dacă acestea sunt lemne de ghidare, pene, cadru-șa și altele asemenea.

(2) Ancorele se vor lega în diagonală de vagon și de părțile frontale ale încărcăturii când aceasta depășește lungimea platformei sau numai de părțile laterale ale vagonului, menționate la alin. (1), trecând ancorele peste încărcătura respectivă, cu condiția ca acestea să fie protejate de muchiile tăioase ale încărcăturii. Ancorele vor fi răsucite și întinse conform prevederilor din anexa II - RIV.

(3) Verificarea prin calcul a legării în cazurile de mai sus se va face în stațiile de încărcare sau transbordare, precum și verificarea legării efective de vagon, împreună cu așezarea și fixarea pe vagonul respectiv a încărcăturii se vor face de către comisia prevăzută la art. 14 alin. (2).

(4) Exemplu de verificare a legării de vagon a unei încărcături cu o greutate de 5 tone în profil longitudinal:

Predătorul menționează în procesul verbal de măsurători că a folosit pentru legare pe un sens 14 fire din sârmă OL37 cu FI8.

Verificăm dacă numărul firelor de sârmă s-a calculat corect:

$$A(T) = F/\sigma(a) = 2 G/1400 = 2 \times 5000/1400 = 7,18 \text{ cm}^2$$

$$n \text{ FI8} = A(T)/a (\text{FI8}) = 7,18/0,50 = 14,2 \text{ fire de sârmă}$$

Rotunjind zecimalele, vom avea 15 fire.

Deoarece la trecerea prin inelul de prindere trebuie să fie un număr cu soț de fire, legarea pe un sens se va face de predător corespunzător unui număr de ancore ce vor avea 16 fire de sârmă - în loc de 14 fire - și cu același număr de fire pe celălalt sens.

ANEXA Nr. 4
la Instrucțiuni

Model

C.N.C.F. "CFR" S.A.
REGIONALA CFR
Stația

PROCES-VERBAL

Încheiat astăzi, în comisie cu ocazia măsurării încărcăturii din vagoane de construcție - obișnuită, specială, amenajate, după caz -, cu numărul pe osii, având tara de tone, capacitatea de încărcare tone, lungimea platformei mm, lungimea maximă peste tampane mm, ampatamentul mm, distanța între osiile boghiului mm și înălțimea platformei de la coroana șinei mm - depășirea peretelui frontal al vagonului, distanța între scaunele învârtitoare, când este cazul.

1. Încărcătura este - felul ei -, are greutatea de tone, lungimea de mm și este destinată stației

Înălțimea maximă a transportului măsurată pe verticală de la coroana șinei este de mm.

2. În secțiune transversală forma și dimensiunile maxime măsurate în mm pe orizontală, - de o parte și de alta a axului longitudinal al vagonului - și pe verticală - de la coroana șinei în punctele unde lățimile cresc sau scad - sunt cele prevăzute în schița alăturată.

Lățimile sunt simetrice față de axul longitudinal al vagonului sau diferă, după caz, astfel:

a) la cota de 1.300 mm care este și înălțimea superioară a platformei vagonului, lățimea din ax este de 1.200 mm;

b) între cota de 1.300 - 1.500 mm lățimea crește în arc de cerc de la 1.200 la 1.350 mm și se menține constantă pe verticală, până la cota de 2.500 mm;

c) între cota de 2.500 - 2.700 mm, lățimea crește oblic la 1.600 mm și crește în continuare pe orizontală până la 1.750 mm; această lățime se află de la pivotul boghiului pe o distanță de 3 m spre interiorul vagonului și se îngustează oblic pe orizontală la 1.200 mm;

d) între cota de 2.700 - 3.100 mm, lățimea de 1.750 mm se menține constantă pe verticală și apoi scade pe orizontală la 1.450 mm;

e) între cota de 3.100 - 3.700 mm, lățimea scade oblic la 900 mm, menținându-se constantă pe verticală până la cota de 4.500 mm;

f) între cota de 4.500 - 4.700 mm, lățimea scade în arc de cerc la zero mm.

3. Transportul îndeplinește următoarele condiții:

a) are acordul de principiu nr. desenul nr. - se încadrează și corespunde transporturilor prevăzute în Instrucțiunile pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară - nr. 328 - cap. II art. 12, când este cazul - și corespunde în totalitate prevederilor cap. III art. 16. din Instrucțiunile nr. 328;

b) încărcătura este așezată și fixată pe vagon, conform prevederilor din anexa II - RIV și legată de platforma acestuia după metodologia prezentată în anexa nr. 3 la Instrucțiunile nr. 328, cu un număr de fire din sârmă cu FI, formând cu aceste fire ancore sau așezarea, fixarea și legarea sunt făcute conform prevederilor proiectului de încărcare menționat în anexa nr. 3, când este cazul -.

ȘEFUL STAȚIEI FERROVIAR

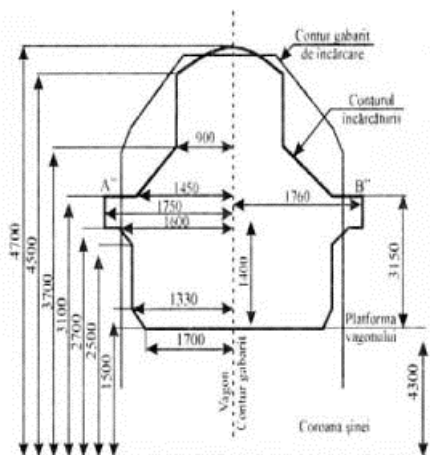
ÎMPUTERNICITUL OPERATORULUI

.....
(numele, semnătura)

.....
(funcția, numele, semnătura)

ÎMPUTERNICITUL PREDĂTORULUI,
- funcția, numele, semnătura -

SCHIȚA ÎNCĂRCĂTURII DIN VAGONUL NR.
întocmită în stația la data de



*) Punctul A se află de la pivotul boghiului spre interiorul vagonului pe o lungime de 3 m, iar punctul B se află la mijlocul vagonului, pe o distanță de 2 m de o parte și de alta a axului transversal al platformei.

Observație: pe partea dreaptă a axului se vor trece numai dimensiunile cu alte valori decât cele din partea stângă a axului platformei.

ANEXA Nr. 5
la Instrucțiuni

Model

ÎNTOCMIREA ȘI ADRESAREA TELEGRAMEI PRIN CARE SE SOLICITĂ APROBAREA DE CIRCULAȚIE PENTRU UN TRANSPORT NEGABARITIC SAU CU TONAJUL DEPĂȘIT

Art. 1. - (1) În baza datelor din procesul verbal și ale dimensiunilor din schiță, întocmite conform Anexei nr. 4, cererea aprobării de circulație se va întocmi și se va adresa după modelul de mai jos:

Urgent/Foarte urgent

Din stația nr. data - se va adresa la unitățile menționate la cap. III art. 17 alin. (1) și (2).

La data de s-a încărcat Transport negabaritic sau cu tonajul depășit în vagonul nr. de construcție - obișnuită, specială, amenajat și altele asemenea, după caz,

Încărcătura are lungimea de mm, greutatea de tone și este destinată stației

Înălțimea maximă a transportului măsurată pe verticală de la coroana șinei este de mm.

Vagonul corespunde din punct de vedere tehnic și are următoarele caracteristici constructive: se vor menționa cele din anexa nr. 4 -.

În secțiune transversală forma și dimensiunile maxime sunt măsurate de o parte și de alta a axului longitudinal al vagonului - sau separat pe fiecare parte, după caz - astfel: se vor redacta în forma prezentată la alin. (2) din anexa nr. 4 -.

Transportul îndeplinește următoarele condiții: se vor menționa obligatoriu toate condițiile menționate la alin. (3) din anexa nr. 4 -.

Rugăm emiterea aprobării de circulație cu valabilitate până la data de pentru toate stațiile aflate pe parcursul aprobat.

ȘEF STAȚIE
.....
(numele și semnătura)

ÎMPUTERNICITUL OPERATORULUI DE TRANSPORT
FEROVIAR DIN SPECIALITATEA VAGOANE
.....
(numele, funcția și semnătura)

(2) Față de modelul de mai sus pot fi menționate și alte date cum ar fi: precizări din acordul de principiu, ordine și instrucții, proiect de încărcare, avizări, probleme de mediu, necesare pentru circulația în condiții de siguranță și securitate a transportului.

ANEXA Nr. 6
la Instrucțiuni

Model

ÎNTOCMIREA ȘI TRANSMITEREA ACORDULUI ȘI APROBĂRII DE CIRCULAȚIE

Art. 1. - (1) Pe baza constatărilor rezultate din analizarea cererii, întocmită conform anexei nr. 5, privind emiterea aprobării de circulație și din acordul și avizul de circulație emise în acest sens, Divizia Trafic, respectiv Direcția Trafic din "CFR" - SA întocmește, adresează și transmite telegrafic acordurile și aprobările de circulație după următorul model:

Acordul de circulație

Din Divizia Trafic nr. data

Diviziei Trafic

La Telegrama nr. a stației și în baza avizului diviziilor Linii și Instalații nr. se aprobă circulația transportului negabaritic încărcat pe vagonul cu marcajul nr. la stația pe următoarea rută: se va menționa ruta din avizul Diviziilor L și I.

Dimensiunile transportului sunt:

Se depășește în aliniament și în curbă gabaritul cu:

Circulația se va face în următoarele condiții: - se vor menționa toate condițiile impuse de Diviziile L și I în avizul de circulație și de emitentul acestui acord de circulație -.

Prezentul acord este valabil până la 31.XII. a.c., în condițiile menționate la cap. III art. 18 alin. (6) lit. a) și b).

Șef divizie,- numele și prenumele -

(2) Pentru operativitate acest acord se poate transmite prin telefonogramă, sub rezerva transmiterii sale telegrafice, în cel mai scurt timp.

Art. 2. - (1) Când în avizul de circulație Diviziile L și I de care aparține stația solicitantă menționează că transportul nu este cu tonajul depășit și că dimensiunile acestuia, majorate cu sporul în curbe se încadrează în conturul gabaritului O - VM majorat cu cel mult 75 mm, Divizia Trafic expeditoare, fără a mai aștepta primirea celorlalte acorduri, sau emiterea aprobării de către Direcția Trafic din "CFR" SA deoarece în această situație nu se vor mai transmite, va întocmi și va transmite în toate cazurile o aprobare de circulație după modelul:

Foarte Urgent

Din Regionala CFR Divizia Trafic nr. data

Stațiilor (care au solicitat aprobare și de destinație) Regulatele de Circulație (se vor menționa toate regulatele interesate).

Serviciilor de circulație regionale..... (de care aparține stația solicitantă, de destinație și din parcurs).

Spre știință: SMF, Direcția Trafic din "CFR" SA, Sucursalele Operatorilor de Transport Feroviar interesați.

La telegrama stației nr. din se aprobă circulația pe toate liniile infrastructurii feroviare publice - cu excepția celor aflate pe secțiunile Anina-Oravița și Berești-Bârlad - pe ruta din

indicatorul de rute sau ruta din planul de formare, a transportului negabaritic încărcat pe vagonul nr. cu ampatamentul de mm.

Dimensiunile acestui transport în curbe se încadrează în dimensiunile gabaritului O - VM majorate cu 75 mm, iar în aliniament și palier sunt:

Depășirea gabaritului CFR de vagon în aliniament și curbe este de:

Condițiile speciale de circulație sunt: (cu privire la construcția vagonului, natura mărfii etc.)

Acest transport și următoarele transporturi încărcate numai pe același tip de vagon - ca tară maximă, ampatament maxim, înălțimea și lungimea platformei, capacitate maximă de încărcare etc., care nu depășesc dimensiunile și greutatea celui aprobat prin prezenta telegramă, trebuie să îndeplinească în totalitate și obligatoriu condițiile impuse de prezentele instrucțiuni, în legătură cu:

a) verificarea, așezarea, fixarea, legarea de vagon, măsurarea și alte operații și condiții, toate prevăzute la cap. III art. 16, fără a mai cere aprobare de circulație pentru expedierea următoarelor transporturi menționate mai sus:

b) efectuarea operațiilor și formalităților impuse la cap. IV art. 21, 24, 27 și 28, precum și cele din anexa nr. 8, când este cazul;

c) programarea și aranjarea în tren se vor face conform prevederilor cap. VI art. 31 și 32 fără a mai repeta această aprobare de circulație, fiind necesară numai precizarea că transportul se încadrează în gabaritul O - VM, conform cap. III, art. 18 alin. (6) lit. c).

Prezenta aprobare este valabilă până la 31.XII.a.c.

Luăți măsuri de executare a tuturor dispozițiilor de mai sus, interzicându-se expedierea și circulația în alte condiții a acestor transporturi.

ȘEF DIVIZIE TRAFIC
(numele și prenumele)

(2) Când în avizul de circulație Diviziile L și I stabilesc că transportul negabaritic sau cu tonajul depășit are dimensiuni mai mari decât cele menționate la alin. (1), Divizia Trafic expeditoare, după primirea acordurilor de circulație de la celelalte divizii Trafic din parcurs, va întocmi și va transmite aprobarea de circulație după următorul model:

Foarte Urgent

Din Divizia Trafic - sau Direcția Trafic din "CFR" SA nr. data

Stației (care a solicitat aprobare și de destinație).

Regionalelor CFR, Diviziilor Trafic, L, I și Regulatorilor de Circulație, secțiilor L, CT, centrele de electrificare și zona de telecomunicații, stațiilor tehnice și de triaj, revizii de vagoane, districtelor L, SCB, LC, EA-ELF, Tc aflate pe ruta de circulație (ruta menționată în avizele de circulație ale Diviziilor L și I, iar dacă dimensiunile și tonajul transportului permit, în avize se va indica și varianta de evitare a circulației prin stațiile de triaj), operatorilor de transport feroviar

Spre știință: SMF, Direcției Trafic din "CFR" SA (când telegrama este elaborată de către Divizia Trafic)

La Telegrama stației nr. din data de în baza Avizului de circulație nr. al Diviziilor L și I - expeditoare, sau Direcției de întreținere L/I din "CFR" SA și al Acordului de circulație nr. al Diviziei Trafic și nr. al Diviziei Trafic se aprobă circulația de la stația la stația pe ruta menționată mai sus, a următorului transport negabaritic:

a) încărcat pe vagonul având marcajul nr. (de construcție specială sau amenajat, după caz), cu ampatamentul mm;

b) dimensiunile acestui transport - sau elementele cu privire la depășirea tonajului, când este cazul - sunt

c) depășirea maximă a gabaritului CFR de vagon este cu

Circulația se va efectua cu respectarea condițiilor generale prevăzute la cap. I vart. 21, 23, 24, 27 și 28 din Instrucțiunile nr. 328, și anume: (se vor menționa obligatoriu aceste articole), precum și a următoarelor condiții speciale: (prin stații se interzic circulația și manevrarea pe liniile interzise de PTE, urmând a se enumera și condițiile speciale specifice transportului respectiv indicate la cap. IV art. 29 și 30, în avizele și acordurile de circulație, în acordul de principiu, în cererea aprobării de circulație, ordine și altele asemenea).

Acest transport și următoarele transporturi încărcate numai pe același tip de vagon - tara maximă, ampatament maxim, înălțimea și lungimea platformei și altele asemenea - care nu depășesc

dimensiunile și greutatea celui aprobat prin prezenta telegramă, trebuie să îndeplinească în totalitate și obligatoriu condițiile impuse în Instrucțiunile nr. 328 în legătură cu:

d) verificarea, așezarea, fixarea, legarea de vagon, măsurarea și alte operații și condiții, toate prevăzute la cap. III, art. 16 fără a mai cere aprobare de circulație pentru expedierea următoarelor transporturi menționate mai sus;

e) efectuarea operațiilor și formalităților impuse la cap. IV art. 21, 23, 24, 27 și 28 și a celor din Anexa nr. 8, când este cazul;

f) programarea și aranjarea în tren se vor face conform prevederilor cap. VI art 31 și 32.

Prezenta aprobare este valabilă până la 31.XII.a.c., pentru expedierea și circulația transporturilor menționate mai sus la aceeași stație de destinație sau la o altă stație aflată numai pe ruta aprobată prin această telegramă, cu condiția ca pentru fiecare caz în parte această aprobare de circulație să fie retransmisă de șeful stației după modelul indicat în Instrucțiunile nr. 328 - Anexa nr. 6 art. 2 alin. (2).

Luați măsuri de executare a în totalitate a dispozițiilor de mai sus, interzicându-se expedierea și circulația în alte condiții a acestor transporturi.

DIRECTOR/ȘEF DIVIZIE- numele și prenumele -

(3) Pentru cazurile prevăzute în prezentele instrucțiuni la art. 18 alin. (6) se procedează la retransmiterea aprobării de circulație.

(4) Retransmiterea aprobării de circulație impusă la alin. (3) din această anexă se va face de șeful de stație căreia i s-a emis această aprobare - înaintea expedierii fiecărui transport și numai dacă acesta corespunde în totalitate condițiilor impuse de aprobarea respectivă -, după modelul următor:

Din stația nr. data

Telegrama de retransmitere se va transmite la aceleași adrese ca și cele menționate la art. (2) alin. (2) din prezenta anexă.

La data de s-a încărcat pentru stația vagonul marcajul nr. (de construcție specială sau amenajat, dacă este cazul), pe osii, având tara de tone și ampatamentul de mm.

Transportul este negabaritic (sau cu tonajul depășit, când este cazul) și are următoarele dimensiuni:

Acest transport îndeplinește în totalitate condițiile impuse în aprobarea de circulație emisă cu telegrama nr. din data de către Divizia Trafic (sau Direcției Trafic din "CFR" SA).

Circulația se va face pe ruta menționată mai sus, în următoarele condiții: (se vor menționa obligatoriu toate condițiile generale și speciale impuse în aprobarea de circulație emisă primului transport - în modelul de la art. (2) alin. (2) din prezenta anexă, aceste condiții sunt subliniate).

Retransmis

Șeful stației- numele și prenumele -

Art. 3. - (1) Model de acord de principiu

CNCF "CFR" SA
Direcția Trafic
Serviciul Circulație
Nr.

ACORD DE PRINCIPIU NR.

Solicitantului

Stațiilor (de încărcare, de frontieră la intrarea în țară sau de transbordare, după caz)

Diviziei Trafic

La Cererea (denumirea solicitantului) nr. din data, se emite acordul de principiu nr. din data cu valabilitate până la data, pentru primirea la transport pe liniile infrastructurii feroviare publice și private din România a mărfurilor negabaritice sau cu tonaj depășit, prezentate în proiectul de încărcare nr. (dacă este cazul):

a) pentru încărcare se vor folosi vagoane de construcție (obișnuită, specială, amenajate, după caz), seria, pe osii, cu tara, capacitatea de încărcare tone, lungimea

platformei mm, lungimea maximă peste tamponare mm, ampatamentul mm, distanța între osiile boghiului mm și înălțimea platformei de la coroana șinei mm;

b) încărcătura este compusă (felul ei), are greutatea de kg, lungimea de mm și este destinată stației CFR

c) înălțimea maximă a transportului măsurată pe verticală de la coroana șinei este de mm

Din proiectul de încărcare rezultă că în secțiune transversală, forma și dimensiunile maxime sunt măsurate - de o parte și de alta a axului longitudinal al vagonului sau separat pe fiecare parte, după caz -, astfel:

1. la cota de mm, care este și înălțimea superioară a platformei vagonului, lățimea din ax este de mm;

2. între cota de mm și cota de mm, lățimea este de mm;

3. între cota de mm și cota de mm, lățimea este de mm;

4. între cota de mm și cota de mm, lățimea este de mm.

(2) Alte condiții:

a) predătorul va așeza, va fixa și va ancora marfa de vagon respectând toate condițiile prevăzute de proiectul de încărcare respectiv, de anexa II RIV și Instrucțiunile nr. 328;

b) înainte expedierii șeful stației este obligat să verifice respectarea acestor condiții și să ia măsurile prevăzute în Instrucțiunile nr. 328;

c) predătorul va înmâna șefului de stație certificatul care atestă calitatea execuției și a rezistenței cadrului necesar așezării mărfii pe vagon, cât și a sistemului de asigurare a mărfii pe vagon respectiv de vagon, prevăzute în proiectul de încărcare sau în Anexa II RIV. Certificatul se va anexa la copia procesului verbal de măsurători.

Transportul se va putea executa până la stațiile situate pe ruta

Șef Serviciu

(3) Model de fișă în vederea obținerii acordului de principiu

FIȘĂ

cu datele primare ale transportului conform prevederilor din
Fișa UIC nr. 502 în vederea obținerii acordului de principiu

Referitor la:

Cerere de acord de principiu pentru transportul excepțional nr.

1./a/Natura mărfii de transport și codul MCM

b/ Nr. expedițiilor identice de efectuat

2/ Tipul de vagon

3/ Distanța între osiile extreme sau pivoții boghiurilor [mm]

4/ Distanța între osiile boghiului [mm]

5/ Nr. de osii

6/ Distanța între tamponare [mm]

7/ Tara vagonului [t]

8/ Greutatea încărcăturii [t]

9/ Sarcina pe metru liniar [t/m.l.]

10/ Sarcina pe osie [t/osie]

11/ Lungimea încărcăturii [mm]

12/ Semilățimea încărcăturii (pentru fiecare punct critic)

13/ Cota punctului critic - de la la

Exemplu

a) (12a) 1250; (12 b) 1000; (13) 1250 - 3500

b) (12a) 0; (12b) 1100; (13) 3500 - 5200

(14) - distanța de la extremitatea încărcăturii situată între pivoții boghiului sau osiile vagonului și până la pivot sau osie;

(15) - distanța de la extremitatea încărcăturilor situată peste pivoți sau osie până la pivot sau osie;

(16 - 17) - jocuri transversale ale osiilor respectiv sporul în curbă;

(18) - suma col. 12 + 16 + 17 (indicarea pct. 16+17+18 nu este obligatorie);

(19) - observații privind viteza de circulație, inscripții pe vagoane etc. (pt. CSI, se transmit coordonatele centrului de greutate x, y, z)

- (20) - întreprinderea predătoare;
- (21) - stația de expediere;
- (22) - stația de destinație;
- (23) - ruta (se trec punctele de frontieră de intrare și ieșire de pe fiecare cale ferată);
- (24) - viteza maximă, viteza minimă - circulă ca tren special etc;
- (25) - linia de garaj ce urmează să se descarce;
- (26) - relații cu transportul maritim;
- (27) - adresa destinatarului;
- (28) - diverse - dispoziții RIV, categoria de circulație a trenului, etc.
- (29 - 33) - diverși parametri tehnici cu privire la modul de ambalare, ancorare, adrese, avizări de expediții etc.

Operator feroviar,

ANEXA Nr. 6¹
la Instrucțiuni

Norme privind autorizarea persoanelor juridice și atestarea personalului care asigură întocmirea și verificarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară

CAPITOLUL I

Generalități

Art. 1. - (1) Un proiect de încărcare necesar efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară trebuie să fie executat numai de către o persoană juridică română autorizată de AFER și poate fi utilizat numai dacă a fost în mod obligatoriu întocmit și verificat de către personal de specialitate deținător al unui atestat eliberat de AFER în condițiile prezentelor norme

(2) Personalul de specialitate care întocmește sau verifică un proiect de încărcare necesar pentru admiterea la transport și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară trebuie să fie angajat, conform prevederilor legislației în vigoare, al persoanei juridice române prevăzute la alin. (1).

Art. 2. - Un proiect de încărcare necesar efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară trebuie să fie redactat conform cerințelor din standardele în vigoare privind elaborarea documentațiilor tehnice și să conțină elementele/datele de identificare ale executantului (persoana juridică), ale întocmitorului și verificatorului (persoana fizică), precum și ale beneficiarului.

Art. 3. - Proiectele de încărcare necesare solicitării acordului de principiu pot fi procurate numai de la persoane juridice care elaborează astfel de proiecte și care sunt autorizate de către AFER.

Art. 4. - (1) Autorizația este documentul eliberat de AFER, prin care se atestă că o persoană juridică poate realiza și furniza proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

(2) Autorizația dă dreptul deținătorului, să încheie în condițiile legii, contracte pentru furnizarea de proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară, dacă aceștia fac dovada că dețin o autorizație pentru elaborarea proiectelor de încărcare.

Art. 5. - AFER, precum și administratorii/gestionarii infrastructurii feroviare nu pot obține calitatea de persoană juridică română autorizată pentru executarea de proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară, iar personalul angajat al acestora nu poate fi atestat pentru întocmirea și/sau verificarea acestor proiecte.

CAPITOLUL II

Autorizarea unei persoane juridice române pentru executarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară

Art. 6. - Pentru obținerea autorizării pentru executarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară, persoana juridică solicitantă trebuie să satisfacă, cumulativ, următoarele cerințe:

a) are în obiectul de activitate prestarea de "activități anexe transporturilor terestre" (COD CAEN 6321);

b) are angajat personal atestat de AFER pentru întocmirea și/sau verificarea proiectelor de încărcare necesare admiterii la transport și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară;

c) dispune de dotări specifice întocmirii, editării, multiplicării și arhivării proiectelor de încărcare elaborate;

d) deține asigurare pentru răspundere civilă sau a luat măsurile necesare pentru răspunderea sa civilă în caz de producere de evenimente feroviare sau alte fapte care au condus la afectarea siguranței feroviare și care au fost generate de întocmirea eronată sau incompletă a proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

Art. 7. - (1) Persoana juridică solicitantă trebuie să depună la AFER un dosar care va cuprinde o solicitare scrisă - cerere (model prezentat în Anexa A), documente din care să reiasă îndeplinirea cerințelor prevăzute la art. 6, o declarație angajament din care să reiasă că se obligă să permită accesul personalului de specialitate AFER pentru verificarea respectării cerințelor impuse pentru obținerea autorizării, precum și dovada achitării tarifului de autorizare.

(2) Documentele întocmite pe propria răspundere de către solicitant vor fi datate, semnate și ștampilate de conducerea persoanei juridice.

Art. 8. - (1) Verificarea documentelor depuse de persoana juridică solicitantă se efectuează în cel mult 20 de zile de la data depunerii acestora, AFER întocmește Raportul de verificare în vederea autorizării prin care propune acordarea/refuzul de acordare a autorizației, comunicând în scris persoanei juridice solicitante decizia de acordare/neacordare a autorizației. Modelul raportului de verificare este prezentat în Anexa B.

(2) În cazul în care se constată îndeplinirea cerințelor impuse, solicitanților li se eliberează o autorizație a persoanelor fizice care elaborează proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară, în termen de 10 zile de la data comunicării scrise.

(3) În cazul în care persoana juridică solicitantă nu îndeplinește cerințele impuse, AFER respinge dosarul motivându-și decizia în scris.

Art. 9. - Autorizațiile se înregistrează în Registrul de evidență a autorizațiilor pentru întocmirea și verificarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară și se înmânează solicitanților, pe bază de semnătură.

Art. 10. - Autorizația este un document cu regim special, nominal și netransmisibil și este valabilă maximum 5 ani, în condițiile vizării sale anuale. Modelul autorizației este prezentat în Anexa C.

Art. 11. - (1) Viza anuală se va solicita cu cel puțin 30 de zile înainte de data la care expiră valabilitatea autorizației. Dosarul care se depune la AFER pentru solicitarea vizei anuale va conține următoarele documente:

a) cererea de acordare a vizei anuale;

b) modificări în documentele inițiale care atestau îndeplinirea cerințelor de la art. 6, dacă este cazul;

c) dovada achitării tarifului aferent vizării anuale.

(2) AFER comunică în scris solicitantului, în termen de 10 zile, acordarea/neacordarea vizei anuale.

(3) În caz de neacordare a vizei anuale, AFER motivează în scris decizia sa.

CAPITOLUL III

Atestarea personalului care asigură întocmirea sau verificarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară

Art. 12. - Pentru înscrierea la examenul de atestare care atestă capabilitatea de întocmire sau verificare a proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară, persoana fizică solicitantă trebuie să depună la AFER un dosar, care să cuprindă o solicitare scrisă - cerere (model prezentat în Anexa D), precum și următoarele documente:

a) copie după actul de identitate;

b) copie după documentele care atestă pregătirea (studii tehnice superioare) și experiența profesională;

c) dovada achitării tarifului de atestare.

Art. 13. - (1) Verificarea documentelor depuse de persoana fizică solicitantă în vederea atestării se efectuează în cel mult de 20 zile de la data depunerii acestora, AFER comunicând în scris persoanei fizice solicitante decizia de acceptare/neacceptare a dosarului.

(2) În cazul în care persoana fizică solicitantă nu îndeplinește cerințele impuse, AFER respinge dosarul, motivându-și decizia în scris.

(3) În baza dosarului admis, AFER comunică în scris persoanei fizice solicitante, cu cel puțin 20 de zile înainte de data susținerii examinării, data și locul examinării, precum și tematica de examinare stabilită.

Art. 14. - Tematica de examinare va fi întocmită avându-se în vedere următoarele reglementări specifice:

a) Instrucțiunile pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară nr. 328;

b) Fișa UIC 502 - Transporturi excepționale. Dispoziții referitoare la studiul și expedierea transporturilor excepționale - 1999;

c) RIV - Acord asupra schimbului vagoanelor de marfă între întreprinderile feroviare, ediția în vigoare;

d) Anexa II RIV;

e) Prevederi referitoare la admiterea și efectuarea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară din Regulamentul de transport pe căile ferate din România și Regulamentul de exploatare tehnică feroviară.

Art. 15. - (1) Examinarea persoanei fizice solicitante se efectuează de către o comisie stabilită de conducerea AFER și constă într-o probă scrisă de evaluare a cunoștințelor teoretice specifice, precum și o probă scrisă - studiu de caz, referitor la întocmirea/verificarea unui proiect de încărcare, prin care să demonstreze capacitatea de a întocmi sau verifica conținutul și modul de întocmire/redactare a unui proiect de încărcare necesar efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

(2) Admiterea la examinare a persoanei fizice solicitante se face după verificarea identității acesteia pe baza unui act de identitate, iar durata examinării este de maximum 240 de minute.

Art. 16. - (1) Aprecierea rezultatului în cazul probei scrise de evaluare a cunoștințelor teoretice specifice se efectuează pentru fiecare subiect, cu note de la 1 la 10, acordate de fiecare membru al comisiei de examinare. Media aritmetică a notelor acordate pe subiect constituie nota la proba scrisă de evaluare a cunoștințelor teoretice specifice. Promovarea probei scrise de evaluare a cunoștințelor teoretice specifice necesită obținerea cel puțin a notei 7 la fiecare subiect.

(2) În situația în care proba scrisă de evaluare a cunoștințelor teoretice specifice este de tip grilă, numărul minim de variante de răspunsuri corecte trebuie să fie de minimum 70%, ceea ce corespunde obținerii notei 7.

(3) Aprecierea rezultatului în cazul probei scrise - studiu de caz se efectuează cu note de la 1 la 10, acordate de fiecare membru al comisiei de examinare. Media aritmetică a notelor acordate de membrii comisiei de examinare constituie nota pentru proba scrisă - studiu de caz. Promovarea probei scrise - studiu de caz necesită obținerea cel puțin a notei 7. Rezultatul se consemnează de comisia de examinare într-un proces-verbal. Modelul procesului-verbal este prezentat în Anexa E.

Art. 17. - (1) AFER comunică în scris persoanei fizice, în termen de 5 zile de la data susținerii examenului, rezultatul la cele două probe.

(2) Persoanei fizice declarată admisă în urma examenului susținut i se acordă, în termen de 10 zile de la data comunicării scrise, un atestat care atestă capacitatea de a întocmi sau verifica proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

Art. 18. - În cazul în care persoana fizică a fost declarată respinsă la examen, AFER motivează în scris decizia sa.

Art. 19. - Atestatele se înregistrează în Registrul de evidență a atestatelor pentru întocmirea și verificarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară și se înmânează solicitanților, pe bază de semnătură.

Art. 20. - Atestatul este un document cu regim special, nominal și netransmisibil și este valabil maximum 5 ani, în condițiile vizării sale anuale. Modelul de atestat este prezentat în Anexa F.

Art. 21. - (1) Viza anuală se va solicita cu cel puțin 30 de zile înainte de data la care expiră valabilitatea atestatului. Dosarul care se depune la AFER pentru solicitarea vizei anuale va conține următoarele documente:

a) cererea de acordare a vizei anuale;

b) modificări în documentele inițiale care atestau îndeplinirea cerințelor de la art. 12, dacă este cazul;

c) dovada achitării tarifului aferent vizării anuale.

(2) În termen de 10 zile de la primirea dosarului, AFER comunică în scris persoanei fizice solicitante data susținerii examenului pentru obținerea vizei anuale.

(3) Vizarea anuală se face în baza promovării unui examen - o probă scrisă de evaluare a cunoștințelor teoretice specifice și o probă scrisă - studiu de caz, susținut în condițiile stabilite la art. 15.

(4) AFER comunică în scris solicitantului, în termen de 10 zile, acordarea/neacordarea vizei anuale.

(5) În caz de neacordare a vizei anuale, AFER motivează în scris decizia sa.

CAPITOLUL IV

Suspendarea/Retragerea autorizațiilor sau a atestatelor

Art. 22. - (1) În perioada de valabilitate a autorizației/atestatului, AFER supraveghează prin acțiuni de inspecție de stat modul în care sunt respectate de persoana juridică/persoana fizică cerințele care au stat la baza acordării acestora.

(2) Urmărirea aplicării și controlul respectării prevederilor prezentelor norme se efectuează de specialiști AFER, desemnați conform prevederilor legale în vigoare.

Art. 23. - (1) În cazul în care, pe parcursul supravegherii, se constată faptul că datorită modului defectuos de proiectare și/sau de verificare a proiectului de încărcare, s-au produs ori puteau fi produse, dar au fost evitate, evenimente feroviare sau alte fapte care au condus la afectarea siguranței feroviare, autorizația sau atestatul poate fi suspendat sau retras, după caz.

(2) În cazul în care, pe parcursul supravegherii, se constată că nu mai sunt îndeplinite una sau mai multe condiții care au stat la baza acordării autorizației/atestatului, AFER poate suspenda sau retrage aceste documente.

Art. 24. - (1) Sunt interzise, sub rezerva suspendării sau retragerii autorizației/atestatului, în funcție de gravitatea lor, următoarele fapte:

a) semnarea de lucrări pentru proiecte de încărcare pe care nu le-a întocmit și verificat;
b) proiectarea de lucrări pentru alte persoane juridice decât cea care îi este angajatoare;
c) neverificarea sau întocmirea defectuoasă a proiectului de încărcare, urmate de producerea de evenimente feroviare sau alte incidente tehnice care au condus la afectarea siguranței feroviare.

(2) De asemenea, constituie motiv de suspendare sau, după caz, de retragere a autorizației neacceptarea de către persoanele juridice autorizate a acțiunilor de inspecție de stat efectuate de către personalul de specialitate al AFER.

Art. 25. - Nerespectarea prevederilor art. 24, în funcție de gravitatea abaterii, atrage aplicarea de către AFER a următoarelor măsuri:

d) suspendarea autorizației/atestatului de la 3 luni la un an;
e) retragerea autorizației/atestatului.

Art. 26. - În cazul retragerii autorizației/atestatului, acordarea unui nou document se va face în baza unei noi cereri de acordare, conform prezentelor norme.

CAPITOLUL V

Contestații

Art. 27. - (1) Contestațiile asupra respingerii dosarului de obținere a autorizării sau a dosarului de înscriere la examenul de atestare, asupra rezultatului examenului de atestare sau asupra suspendării/retragerii autorizației/atestatului se depun la AFER în termen de 5 zile lucrătoare de la data comunicării scrise efectuate de către AFER persoanei juridice/persoanei fizice.

(2) Soluționarea contestațiilor se face de către AFER, conform prevederilor legale în vigoare.

CAPITOLUL VI

Dispoziții finale

Art. 28. - AFER va publica pe site-ul web propriu și în Buletinul AFER următoarele date:

a) persoanele fizice/juridice care au obținut atestate/autorizații;
b) atestatele/autorizațiile suspendate și perioada aferentă suspendării;
c) atestatele/autorizațiile retrase.

Art. 29. - AFER va elibera la cerere, în caz de pierdere sau deteriorare, duplicate după autorizații/atestare, dar numai în intervalul de valabilitate a acestora.

Art. 30. - Preschimbarea atestatelor valabile acordate persoanelor fizice până la data intrării în vigoare a prezentului ordin se va face de către AFER în termen de 90 de zile, la solicitarea acestora.

ANEXA A

Model

CERERE

pentru acordarea autorizației persoanei juridice care elaborează

proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor
excepționale pe infrastructura feroviară

Către
Autoritatea Feroviară Română - AFER

Societatea Comercială, cu sediul în localitatea, str. nr., județul, cod poștal, telefon, fax, cod fiscal, înregistrată la registrul comerțului sub nr., cont nr., deschis la, reprezentată prin, director general, în conformitate cu Instrucțiunile pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară nr. 328, solicită eliberarea de autorizație pentru elaborarea de proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

Pentru înscriere anexăm dosarul conținând documentele solicitate în Normele privind autorizarea persoanelor juridice și atestarea personalului care asigură întocmirea și verificarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

Director general,
.....

ANEXA B

Model

Autoritatea Feroviară Română - AFER
Nr.

RAPORT DE VERIFICARE ÎN VEDEREA AUTORIZĂRII

Încheiat astăzi,, cu ocazia verificării în vederea autorizării persoanei juridice care elaborează proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară, efectuată la data de la sediul AFER.

Rezultatele verificării:

Alte mențiuni:

Întocmit
.....

Comisia de evaluare:

ANEXA C

Model
(recto)



STEMĂ

ROMÂNIA

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AFER

AUTORIZAȚIE
pentru elaborarea proiectelor de încărcare necesare efectuării
transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară

Seria AE - TE nr.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 626/1998 și în baza Raportului de verificare în vederea autorizării nr., din data de, se atestă că persoana juridică, cu sediul în localitatea, str. nr., județul (sectorul), înregistrată la Camera de Comerț și Industrie a României sub nr., are dreptul să elaboreze proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

Prezenta autorizație este valabilă până la data de, în condițiile vizării sale anuale.

Data eliberării:

DIRECTOR GENERAL
(numele și prenumele)
L.S.

(verso)

Posesorul autorizației are următoarele obligații:

1. să anunțe imediat Autoritatea Feroviară Română - AFER despre orice modificare a datelor din documentele prezentate la solicitarea autorizației, data începerii efective sau, după caz, a întreruperii activității;
2. să accepte supravegherea de către Autoritatea Feroviară Română - AFER a activității de elaborare proiecte de încărcare prin acțiuni de inspecție de stat și să asigure, la cerere, condițiile necesare realizării acestor acțiuni.

VIZE ANUALE

Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.
---	---	---	---	---

ANEXA D

Model

CERERE pentru înscriere la examenul de atestare a personalului care asigură întocmirea sau verificarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară

Subsemnatul,, domiciliat în localitatea, str. nr., posesor al actului de identitate seria nr., cod numeric personal, eliberat de Poliția la data de, născut în anul, luna, ziua, în localitatea, județul, vă rog să-mi aprobați înscrierea la examenul de atestare a personalului care asigură întocmirea sau verificarea proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.

Sunt absolvent al din localitatea, posed actul de studii nr., eliberat de

Sunt calificat în meseria de, posed actul de calificare nr., eliberat de

Data și semnătură solicitantului

.....

ANEXA E

Model

Autoritatea Feroviară Română - AFER

Nr.

PROCES - VERBAL Nr.

Întocmit astăzi,, cu ocazia examinării în vederea atestării capacității domnului de a întocmi sau verifica proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară

Comisia de examinare compusă din:

-
-
-

s-a întrunit în data de, la ora, și a stabilit conținutul testelor și a studiului de caz.

S-au prezentat pentru examinare:

În urma verificării lucrării scrise și a studiilor de caz au rezultat următoarele:

Nr. crt.	Numele și prenumele	Funcția	Medie lucrare scrisă	Notă studiu de caz	Media generală	Propunere de acordare a Atestatului
1						
2						
3						

Comisia de examinare:

Numele și prenumele	Semnătura

ANEXA F
Model
(recto)

SIGLĂ

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AFER

ATESTAT

privind capabilitatea personalului de întocmire sau verificare a
proiectelor de încărcare necesare efectuării transporturilor
excepționale pe infrastructura feroviară
Seria nr.

Numele:

Prenumele:

Data nașterii:

Locul nașterii:

Ca urmare a promovării examenului din data de se atestă capabilitatea domnului
..... de a întocmi sau verifica proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor
excepționale pe infrastructura feroviară

Prezentul atestat este valabil până la data de, în condițiile vizării sale anuale.

Data eliberării

DIRECTOR GENERAL
(numele și prenumele)
L.S.

(verso)

VIZE ANUALE

Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.	Valabil până la data de DIRECTOR GENERAL L.S.
---	---	---	---	---

ANEXA Nr. 7
la Instrucțiuni

Condițiile de circulație și de manevră a vagoanelor de construcție
specială utilizate la transportul utilajelor negabaritice care au
aprobare de circulație emisă conform prevederilor prezentelor
instrucțiuni, al utilajelor grele și al celor gabaritice

Art. 1. - Pe liniile infrastructurii feroviare publice și private din România circulă următoarele tipuri de vagoane, care au o formă constructivă specială:

- a) cuplu de vagoane cu scaun învârtitor pe două și mai multe osii;
- b) vagoane cu platformă scufundată pe două și mai multe osii;
- c) vagoane cu lonjeroane pe opt și mai multe osii.

Pe vagoanele de acest tip se va șablona stația de domiciliu indicată de proprietarul vagoanelor.

Art. 2. - Cuplurile de vagoane cu scaun învârtitor pe 2, 4 și 6 osii, goale sau a căror încărcătură nu depășește în aliniament conturul gabaritului O - VM, precum și vagoanele cu platformă scufundată pe

2, 4 și 6 osii, goale și încărcate, se vor aranja în tren și vor circula respectându-se prevederile prezentelor instrucțiuni și următoarele condiții speciale:

a) în stare încărcată aceste vagoane pot fi introduse în trenuri care au și locomotivă împingătoare și vor circula ziua și noaptea fără a depăși viteza de 80 km/h în linie curentă- directă și de 15 km/h peste macazele în abateri, dacă în acordul de principiu, în proiectul de încărcare - când trebuie întocmit - sau pe vagon nu este menționată, respectiv șablonată o viteză mai mică; aranjarea în tren se va face conform prevederilor din prezentele instrucțiuni;

b) în stare goală aceste vagoane nu au restricții de circulație, respectându-se vitezele șablonate pe ele; vagoanele cu tara egală sau mai mare de 9 t se vor introduce în prima parte a trenului.

Art. 3. - (1) Cuplurile de vagoane cu scaun învârtitor pe 2, 4 și 6 osii, a căror încărcătură depășește în aliniament conturul gabaritului O-VM, precum și toate tipurile de vagoane pe 8 și mai multe osii, goale și încărcate, vor circula respectându-se prevederile prezentelor instrucțiuni și următoarele condiții speciale prevăzute la alin. (2) și (3) din prezentul articol:

(2) În stare încărcată:

a) cu viteza maximă de 40 km/h în linie curentă-directă și de 10 km/h peste macazele în abateri, dacă în acordul de principiu, în proiectul de încărcare - când trebuie întocmit - sau pe vagon nu este menționată, respectiv șablonată, cu o viteză mai mică;

b) numai în tren special fără locomotivă împingătoare, tren cu maximum 60 de osii, inclusiv aceste vagoane; aranjarea în tren se va face conform prevederilor prezentelor instrucțiuni;

c) ziua și noaptea, când nu este necesară însoțirea de organe L;

d) numai la lumina zilei, pe distanțele stabilite prin aprobare de circulație, când transportul negabaritic trebuie însoțit de organul L.

(3) În stare goală:

a) toate tipurile de vagoane cu 8 și mai multe osii vor circula ziua și noaptea numai în trenurile fără locomotivă împingătoare, introduse la urma trenului sau având după ultimul vagon de acest tip, două vagoane pe 2 și 4 osii, goale sau încărcate gabaritice;

b) trenurile vor fi formate cu cel mult 80 de osii - inclusiv aceste vagoane - și vor circula conform prevederilor lit. c), d) și e).

c) vagoanele pe 16 și mai multe osii vor avea intercalate între ele sau între ele și locomotivă un număr de vagoane - pe 2 sau 4 osii - cu cel puțin 12 osii dacă podurile nu permit circulația lor cuplate între ele;

d) cu viteză maximă de 80 km/h în linie curentă - directă - și de 20 km/h peste macazele în abateri, dacă pe vagon nu este șablonată o viteză mai mică; în acest caz vagoanele pe 20 și mai multe osii nu vor avea montate longeroanele și nici platforma scufundată;

e) cu viteză maximă de 65 km/h în linie curentă - directă - și de 20 km/h peste macazele în abateri - dacă pe vagon nu este șablonată o viteză mai mică - vagoanele pe 20 și mai multe osii, care au rămas după descărcare cu longeroanele sau platforma scufundată montată pe vagon; în acest caz organul V care însoțește permanent vagonul are și obligația să reducă lărgirea longeroanelor până la poziția minim constructivă.

(4) Toate vagoanele de construcție obișnuită pe care sunt încărcate mărfurile cu o lungime de 23 m sau mai mare - folosindu-se și vagoane de siguranță - vor circula și se vor manevra cu viteza maximă de 15 km/h peste macazele în abateri. Manevrarea lor se va face numai prin tragere și împingere, fără a se trece peste cocoașa de triere, iar expedierea și aranjarea lor în tren se vor face conform prevederilor prezentelor instrucțiuni.

Art. 4. - (1) Toate tipurile de vagoane enumerate mai sus, se vor manevra în stare goală și încărcată, numai prin tragere și împingere, fără tamponări sau trageri violente, cu o viteză maximă de 10 km/h, fără a se trece peste cocoașa de triere.

(2) Introducerea și scoaterea acestor vagoane pe și de pe liniile operatorilor economici proprietari de infrastructură feroviară privată la fronturile de încărcare-descărcare se vor face, de regulă, la lumina zilei cu viteza de 5 km/h, în baza avizului scris dat de organul local - picher, șef district sau șef echipă - care întreține linia respectivă; liniile vor avea raza curbei de minimum 100 m.

(3) Aceste operații se pot face și noaptea, dar numai în prezența șefului de stație sau a înlocuitorului său, a organului L și a delegatului agentului economic beneficiar al transportului, fără a depăși viteza maximă de 5 km/h, și cu măsuri suplimentare de siguranță.

Art. 5. - (1) Se interzice depășirea vitezelor stabilite mai sus. Reducerea lor se va face când o solicită organul L sau V, când este indicată în acordul de principiu, în proiectul de încărcare - când trebuie întocmit -, în aprobarea de circulație sau este șablonată pe vagon, luându-se în considerare viteza cea mai mică.

(2) La circulația și manevrarea acestor vagoane se vor respecta în plus și condițiile transmise prin aprobarea de circulație emisă conform prevederilor acestor instrucțiuni, prin acordul de principiu prin

proiectul de încărcare - când trebuie întocmit -,sau prin avizările făcute de organele de linii sau vagoane, cu condiția ca ele să nu contravină condițiilor stabilite mai sus.

(3) Personalul operatorului de transport feroviar marfă va programa circulația acestor vagoane, respectând metodologia de programare a circulației trenurilor de marfă, și va aviza unități teritoriale a gestionarului infrastructurii feroviare datele cu privire la aceste transporturi, precum și trenurile din program în compunerea cărora acestea vor circula.

(4) Vagoanele pe 10 sau mai multe osii încărcate și goale vor circula însoțite de un revizor tehnic de vagoane, care are următoarele obligații:

a) să cunoască temeinic instrucțiunile de funcționare, instalațiile, precum și condițiile de circulație și de manevrare a vagoanelor de construcție specială pe care le însoțește;

b) să avizeze în scris impiegaților de mișcare din stațiile din parcurs condițiile de circulație și de manevrare a vagoanelor, luând măsuri de oprire când aceste condiții nu sunt respectate;

c) să verifice și să manipuleze înaintea fiecărei încărcări instalațiile vagonului care permit executarea operațiilor de încărcare - descărcare, ripare și ridicare;

d) să verifice instalațiile de fixare a încărcăturii la îndrumare și în parcurs și să nu permită circulația și manevrarea vagoanelor când aceste instalații prezintă defecțiuni;

e) să asigure menținerea pe loc a vagonului conform prevederilor din reglementările specifice.

(5) În cazul vagoanelor proprietate a operatorilor economici furnizori feroviari de servicii însoțitorul de specialitate al proprietarului trebuie să fie autorizat de AFER și să aibă asupra sa autorizația vizată la zi.

(6) Pentru vagoanele de construcție specială, altele decât cele prevăzute mai sus, se vor respecta prevederile din reglementările specifice cu privire la compunerea, echiparea și deservirea trenurilor de marfă.

ANEXA Nr. 8

la Instrucțiuni

Primirea la transport pe calea ferată a mărfurilor care se încarcă pe vagoane amenajate

Art. 1. - (1) Prin amenajare se înțelege montarea pe vagon a unor dispozitive metalice - stelaje - necesare la fixarea încărcăturii.

(2) Amenajarea vagoanelor se va face în baza unui proiect întocmit de un proiectant de specialitate autorizat de AFER;

a) aprobarea pentru amenajarea vagoanelor se dă de către proprietarul vagoanelor în baza cererii solicitantului, la care se vor anexa 3 exemplare ale proiectului de amenajare;

b) se interzice încărcarea vagoanelor amenajate cu o marfă neprevăzută în proiectul de amenajare;

c) proiectele și stelajele montate pe vagoane se vor realiza respectând reglementările privitoare la furnizarea de produse și servicii feroviare;

d) verificarea respectării condițiilor de acces pe infrastructura feroviară publică a vagoanelor amenajate se face de către șeful stației de domiciliu a acestor vagoane, în conformitate cu prevederile din contractul de acces pe infrastructură referitoare la acest tip de vagoane;

e) se interzice așezarea și montarea pe vagon a altor accesorii sau dispozitive pentru încărcarea și fixarea mărfurilor, în afara celor stabilite prin prezentele instrucțiuni sau în Anexa II RIV.

Art. 2. - (1) Primirea la transport a acestor vagoane se va face de personalul operatorului de transport feroviar în următoarele condiții:

a) vagonul încărcat să fie cuprins în lista vagoanelor amenajate a operatorului de transport feroviar;

b) stelajul montat pe vagon să fie în bună stare, purtând pe ambele părți plăci indicatoare privind revizia periodică, revizia tehnică, gabarit depășit în stare încărcată, tamponarea interzisă, stația de domiciliu, beneficiarul stelajului, numărul certificatului de omologare tehnică și perioada de valabilitate a acestuia;

c) vagonul amenajat să fie cu revizia stelajului la zi;

d) la încărcare să fie respectate toate condițiile impuse în proiectul de amenajare, pe care beneficiarul transportului îl prezintă operatorului de transport feroviar;

e) vagonul pe care s-a montat stelajul să corespundă din punct de vedere tehnic și să fie încărcat numai cu mărfurile precizate în proiectul de amenajare;

f) expeditorul să depună o scrisoare de trăsură și pentru înapoierea de la stația de descărcare a vagonului, cu mențiunea "stația, după descărcare, va expedia vagonul la stația, cu stelajele în bună stare și bine fixate pe vagon, fără a avea părți rupte, strâmbe sau lipsă, nefixate sau suspendate".

(2) Vagoanele amenajate negabaritice sau care trebuie tratate ca negabaritice se vor expedia numai cu respectarea prevederilor prezentelor instrucțiuni. Șeful stației, șeful subunității operatorului de transport feroviar din care face parte personalul comercial, precum și al reviziei de vagoane răspund direct de îndeplinirea tuturor condițiilor arătate mai sus.

(3) Personalul comercial al operatorului de transport feroviar care primește vagoanele amenajate încărcate va pretinde predătorului la fiecare încărcare prezentarea certificatului de calitate a sudurilor.

(4) Neîndeplinirea unei singure condiții din cele precizate mai sus face imposibilă primirea vagonului amenajat la transport.

Art. 3. - (1) Stațiile de destinație vor înregistra scrisoarea de trăsură primită pentru expedierea vagonului în stare goală la beneficiarul stelajului.

(2) După descărcarea vagoanelor, acestea vor fi luate în primire de la destinatar, conform mențiunilor din scrisoarea de trăsură, numai în stare goală, cu stelajele în stare bună și bine fixate pe vagon.

(3) Expedierea se va face numai în aceste condiții și numai la stația specificată în scrisoarea de trăsură primită.

(4) Stațiile și reviziile de vagoane din parcurs care constată nereguli la vagoanele amenajate sau la încărcătură, le vor retrage din circulație, punându-le la dispoziția stației de domiciliu și a beneficiarului pentru remediere sau pentru transbordarea încărcăturii.

(5) Vagoanele amenajate în stare goală vor fi declarate prisos în cazul când pe tăblița de pe stelaj nu este trecută stația de domiciliu.

(6) În situația de la alin. (5) vagoanele se vor pune la dispoziția beneficiarului, interzicându-se încărcarea lor.

Art. 4. - (1) În scopul asigurării cererilor de transport pentru mărfurile ce urmează a se expedia în vagoane amenajate, operatorii de transport feroviar vor ține evidența realizării cantităților de marfă transportate în vagoane amenajate și vor respecta următoarele:

a) vor ține evidența vagoanelor amenajate, pe număr de vagon;

b) vor lua măsurile necesare astfel ca vagoanele amenajate să nu fie immobilizate la încărcare sau descărcare și să nu producă distrugerea, rătăcirea sau pierderea vagoanelor și stelajelor;

c) vor pretinde producătorilor ca în contractele de livrare a mărfurilor să prevadă obligația beneficiarului mărfurilor de a prelua și descărca vagoanele amenajate în termen, precum și obligația de a înapoia vagoanele după descărcare, în stația de domiciliu, cu scrisoare de trăsură, având stelajele în bună stare și bine fixate pe vagon;

d) să facă calculul necesarului de vagoane amenajate și, atunci când situația o cere, să stabilească împreună cu predătorii acestor mărfuri suplimentarea numărului de vagoane amenajate;

e) să ceară predătorilor acestor transporturi, ca în cazul când nu se mai fabrică anumite sortimente de mărfuri sau se micșorează cantitățile ce vor fi solicitate, să dezechipeze vagoanele amenajate.

(2) În cazul când operatorii economici solicită operatorilor de transport feroviar închirierea vagoanelor pentru amenajare, aceștia sunt obligați să respecte toate reglementările prezente.

(3) Reglementările precizate la alin. (2) vor fi aduse la cunoștința operatorilor economici odată cu încheierea contractelor pentru amenajarea vagoanelor.

(4) În perioada 1 ianuarie - 31 martie a fiecărui an, operatorii de transport feroviar vor verifica fiecare vagon amenajat, reținând vagoanele care nu respectă condițiile de mai sus, și vor întocmi procese-verbale de verificare pe baza cărora se va stabili lista vagoanelor amenajate care îndeplinesc condițiile de acces pe infrastructura feroviară publică, un exemplar al acesteia fiind transmis serviciului de exploatare și acces pe infrastructură al regionalei de cale ferată din care face parte stația de domiciliu a vagonului.

(5) Orice modificare a listei vagoanelor amenajate se va aduce la cunoștința regionalei de cale ferată cu cel puțin 5 zile înainte de data prezentării la transport a vagoanelor amenajate încărcate.

(6) Compartimentele de siguranța circulației din regionalele de cale ferată și ale operatorilor de transport feroviar de marfă vor verifica modul în care se respectă prevederile din aceste instrucțiuni și vor urmări remedierea neajunsurilor constatate.

ANEXA Nr. 9
la Instrucțiuni

Evidența gabaritelor minime libere reale

Art. 1. - (1) Districtele L, LC, EA-ELF, secțiile L, CT, centrele de electrificare și zona de telecomunicații, Diviziile L, I și direcțiile de specialitate din "CFR" SA vor avea permanent la zi evidența gabaritelor minime libere reale ale lucrărilor de artă și instalațiile de pe liniile care le aparțin.

(2) Evidența se întocmește de secțiile L, CT, centrele de electrificare și zona de telecomunicații și se verifică de diviziile L și I regionale respective.

(3) Desenele gabaritelor minime libere reale, executate la scara 1/20, vor fi îndosariate pe linii în ordinea kilometrajului, fiecare dosar având ca primă piesă borderoul desenelor cuprinse.

(4) Fiecare dosar va cuprinde kilometrajul lucrărilor de artă, stațiile - haltele de mișcare între care se află, aliniamentul sau curba și sensul ei - curbă spre dreapta sau spre stânga, considerate după ordinea kilometrajului liniei - raza curbei și supraînălțarea firului exterior.

(5) Punctele caracteristice ale lucrărilor de artă vor fi obligatoriu cotate și raportate la tangenta comună a coroanelor șinelor și axul căii, perpendicular pe această tangentă, cu date complete începând de la nivelul superior al coroanei șinei.

Art. 2. - (1) În cazul lucrărilor de artă din cuprinsul stațiilor, liniile al căror gabarit este afectat de lucrarea de artă respectivă vor fi materializate în desen prin axul lor și numerotate corespunzător planului tehnic de exploatare al stației, arătându-se și distanța dintre axele lor.

(2) În desen se va preciza care linii sunt directe și căror linii curente le corespund - de exemplu Simeria -Pestiș, Simeria-Deva, Simeria-Vințu de Jos.

(3) Pentru liniile încălecate se va folosi un singur desen pe care se vor indica axa fiecărei linii și lățimea gabaritului, de o parte și de alta a axei liniei respective.

Art. 3. - (1) Evidența gabaritelor minime libere reale va fi completată cu o tabelă care va cuprinde datele de gabarit în dreptul tuturor construcțiilor și instalațiilor existente, aflate de-a lungul căii în stații și în linie curentă, care sunt amplasate la o distanță mai mică de 2200 mm față de axa căii în aliniament și curbe cu raze mai mari de 350 m, cum sunt: semnalele, indicatoarele, coloanele hidraulice, marchizele, stâlpii de electrificare sau iluminat, cabinele.

(2) Pentru curbele cu raze de 350 m sau mai mici se vor include în tabelul de la alin. (1) și construcțiile și instalațiile situate până la distanța de 2200 mm majorată cu adaosul pentru curbe, prevăzut de prezentele instrucțiuni.

(3) În caz de necesitate, în coloana "Observații" a tabelii se va desena o schiță cotate.

(4) Tabelul menționat la alin. (1) va cuprinde următoarele rubrici:

a) linia, kilometrajul;

b) între stațiile - haltele;

c) felul instalației, semnalului, construcției etc.;

d) poziția în plan a liniei în dreptul obiectivului, aliniament sau curbă și raza curbei;

e) amplasarea obiectivului față de curbă - interior sau exterior- și dacă este situat în stânga sau în dreapta căii, în ipoteza că este privit dinspre originea kilometrajului, distanța de la axul căii la obiectivul respectiv - se va raporta fiecare punct caracteristic prin distanța de la perpendiculara pe tangenta comună a suprafețelor de rulare a șinelor din axul căii, măsurată paralel cu această suprafață de rulare și înălțimea față de tangentă la nivelul superior al coroanei șinei, adică se va ține seama și de înclinarea căii - observații și schiță cotate.

(5) Unitățile menționate la art. 1 alin. (1) vor avea și evidența secțiilor de circulație și complexelor de cale ferată cu lucrări de artă care ridică probleme de gabarit și de tonaj.

(6) Orice modificare a evidențelor precizate la art. 1, 2 și 3 se vor comunica în scris și urgent la secțiile L, CT, centrele de electrificare și zona de telecomunicații, respectiv Diviziilor L și I, unităților interesate.

(7) În termen de 5 zile de la primirea comunicării scrise, Diviziile L și I vor transmite direcțiilor de specialitate respective din "CFR" SA comunicarea însoțită de schița cotate a gabaritului respectiv.

Art. 4. - (1) Cu ocazia executării lucrărilor la construcțiile noi sau modernizate - când este necesar - se va respecta gabaritul prevăzut pentru construcții noi, iar la lucrările care se execută la linii, poduri, tunele sau instalații feroviare se va respecta gabaritul existent al acestora.

(2) În cazul în care este necesară micșorarea temporară a gabaritului respectiv datorită montării de schele, cintre, cofraje, sprijiniri și altele asemenea, executantul este obligat să înștiințeze în scris, cu cel puțin 10 zile înainte de micșorarea gabaritului, secția L respectivă, anexând și o schiță cu noile dimensiuni ale gabaritului, solicitând aprobarea.

(3) Se interzice executarea lucrărilor respective fără aprobarea secției L care, înainte de eliberarea acestei aprobări, va înștiința toți factorii interesați, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. (6) din prezenta anexă.

(4) Anual, în intervalul 1-15 ianuarie, șefii secțiilor L, CT, centrele de electrificare și zona de telecomunicații vor examina evidențele arătate și vor viza pentru conformitate cu situația de pe teren, fiecare desen al gabaritelor minime libere reale din convolutul secției, precum și tabelele de construcții și instalații menționate la art. 3 alin. (1).

(5) În perioada 16-30 ianuarie a fiecărui an se va face câte o confruntare a evidenței gabaritelor între secțiile L, CT, centrele de electrificare și zona de electrificare cu cele ale diviziilor L și I, după ce secțiile au făcut și o confruntare prealabilă cu evidențele districtelor L, SCB, LC, EA-ELF, Tc.

(6) În intervalul 1-15 martie, confruntarea prevăzută la alin. (5) se va face între Diviziile L, I și direcțiile de specialitate din "CFR" SA.

(7) Orice nepotrivire a evidențelor examinate față de situația de pe teren va fi comunicată imediat Diviziilor L, I regionale, iar acestea o vor comunica direcțiilor de specialitate din "CFR" SA.

ANEXA Nr. 10
la Instrucțiuni

Norme tehnice privitoare la avizarea transporturilor negabaritice

Art. 1. - (1) Depășirile de gabarit, după locul unde ele se produc în raport cu conturul gabaritului de încărcare, se pot identifica astfel:

a) "la partea inferioară" - între cotele 130 - 430 mm de la nivelul superior al șinei și sub cota de 130 mm;

b) "laterală la partea inferioară" - între cotele 431 mm și 706 mm;

c) "laterală" - între cotele 761 - 3500 mm;

d) "laterală la partea superioară teșită" - între cotele 3501 - 4650 mm;

e) "în înălțime și laterală" - peste cota de 4650 mm.

(2) Depășirile laterale de la alin. (1) lit. a), b), c) și d) se consideră egale cu diferența dintre lățimea încărcăturii și cele ale gabaritului de încărcare, ambele măsurate de fiecare parte din axul căii și la aceeași înălțime - cotă - măsurată de la nivelul superior al coroanei șinei.

(3) Depășirile laterale de la alin. (1) lit. e) se consideră raportate la verticala dusă la 690 mm din axul căii, de o parte și de alta, adică la limita gabaritului de încărcare de la cota 4650 mm.

(4) Depășirile laterale așa cum s-au precizat mai sus sunt valabile în aliniament; pentru curbe ele se majorează cu sporurile corespunzătoare, majorare de care va ține seama unitatea L, I care avizează transportul.

(5) În cazul când se menționează contur, iar pe ruta aprobată pentru transportul negabaritic respectiv există poduri, tuneluri, instalații etc. aflate în curbă, dimensiunile pe orizontală ale conturului se vor mări cu sporul maxim corespunzător încărcăturii, la trecerea prin curbe cu cea mai mică rază pe care se află astfel de puncte.

(6) Dacă, prin aplicarea sporului precizat la alin. (5), conturul nu se înscrie în gabaritul liber real al unor lucrări de artă sau instalații situate în aliniament sau curbe cu rază mai mare de pe ruta respectivă, sporul se va reduce în mod corespunzător, iar conturul se va monta pe un vagon de o lungime și într-o secțiune astfel aleasă, folosindu-se și rigle mobile - la contur - din șipci executat la cotele reale ale piesei, încât conturul să se înscrie în mod exact sau acoperitor în limitele spațiului ocupat de încărcătură la trecerea prin curba cu raza cea mai mică de pe ruta aleasă.

(7) Pentru cazurile de la alin. (6), valoarea sporului cu care se majorează dimensiunile pe orizontală ale conturului, tipul vagonului și poziția de montare a conturului față de pivotii boghiurilor se stabilesc de personalul L și I care avizează transportul și se menționează în telegrama de aprobare.

Art. 2. - (1) Pentru a se garanta siguranța circulației, transporturile negabaritice se vor admite la transport numai atunci când prin calculele făcute se stabilește că înscrierea transportului prin lucrările de artă și pe lângă instalațiile și construcțiile aflate în stații și în lungul liniei curente de pe cea mai favorabilă rută se poate face cu asigurarea cel puțin a rezervelor minime instrucționale în aliniament și curbă, stabilite la alin. (5).

(2) Prin rezervă minimă se înțelege spațiul liber care rămâne între vehicul sau încărcătură și lucrarea de artă respectivă, fie ea în aliniament sau curbă.

(3) Rezerva minimă se măsoară pentru fiecare punct caracteristic, atât pe orizontală, cât și pe verticală, iar în cazul trecerii prin curbe, paralel cu tangenta comună la coroanele șinelor, respectiv perpendicular pe ea.

(4) Se consideră rezerve minime instrucționale pentru admiterea în circulație a transporturilor negabaritice acele rezerve egale cu următoarele valori:

a) pe orizontală, de 75 mm între cotele 430 -1120 mm de la ciuperca șinei și egale cu valori variabile crescând de la 75 mm la 180 mm între cotele 1120 - 4800 mm de la nivelul superior al coroanei șinei - fig. 1-;

b) pe verticală, de 50 mm chiar în axul căii și egale cu valori variabile crescânde de la 50 mm la 100 mm până la distanța de 2000 mm din ax de fiecare parte - fig. 2-;

(5) Valorile la diferite cote de la coroana șinei și distanța din axul căii se pot determina conform diagramelor din fig. 3 și 4 cu formula 1 și, respectiv, 2 după cum se arată la alin. (6), respectiv alin. (7).

(6) Considerând X rezerva necesară pe orizontală la o cotă oarecare N, pentru ca transportul în cauză să poată fi admis în condiții speciale de circulație, valoarea X se va calcula după formula de mai jos:

$$X = a + \frac{h}{H} (b - a) = 75 + 0.028 h \quad - \text{ formula 1}$$

(7) Considerând Y rezerva necesară pe verticală la o distanță oarecare din axul căii, pentru ca transportul în cauză să poată fi admis în condiții speciale de circulație, valoarea Y se calculează după formula:

$$Y = a_1 + \frac{d}{D} (b_1 - a_1) = 50 + 0.025 d \quad - \text{ formula 2}$$

(8) Semnificația literelor din formulele 1 și 2 este data în fig. 3 și nr. 4 din prezenta anexă.

(9) Pentru stabilirea rezervei minime reale la trecerea transportului prin lucrări de artă situate în curbă, conturul încărcăturii va fi considerat supralărgit cu sporul corespunzător.

(10) Rezervele minime reale astfel stabilite - pentru ca transportul negabaritic în cauză să poată fi admis în circulație - vor trebui să fie cel puțin egale cu cele din fig. 1 și 2.

(11) Condițiile de circulație se fixează în funcție de mărimea rezervei reale.

Art. 3. - (1) Atunci când între încărcătură și o lucrare de artă sau instalație - pentru lucrări de artă și instalații situate în curbă se adaugă și sporul de lățime datorită curbei - există o distanță de:

a) 250 mm sau mai mică, măsurată pe orizontală de la înălțimea de 760 mm până la înălțimea de 3500 mm deasupra nivelului superior al ciupercii șinei;

b) 200 mm sau mai mică, măsurată pe orizontală de la înălțimea de 3500 mm până la înălțimea de 4800 mm deasupra nivelului superior al șinei;

c) 150 mm sau mai mică, măsurată pe verticală la partea superioară a încărcăturii, se impun restricții de viteză în circulație și la manevră.

(2) În toate aceste cazuri trebuie menționată restricția de viteză în dreptul lucrării de artă respectivă, de 5 km/oră când se circulă cu contur și de 15 km/h în restul cazurilor.

(3) Restricția de viteză se va impune de organul L și I care avizează circulația transportului.

(4) În cazul depășirii gabaritului de încărcare la părțile laterale inferioare - între înălțimile de 430 mm și 760 mm deasupra nivelului coroanei șinei -, în avizare se vor impune, conform cap. V art. 29 și 30, condiții speciale în funcție de specificul rutei și instalațiilor din stații și linii curente - indicatoare, aparate de manevră, depozite de materiale pentru lucrări etc.

Figura 1
Diagrama rezervelor necesare pe orizontală

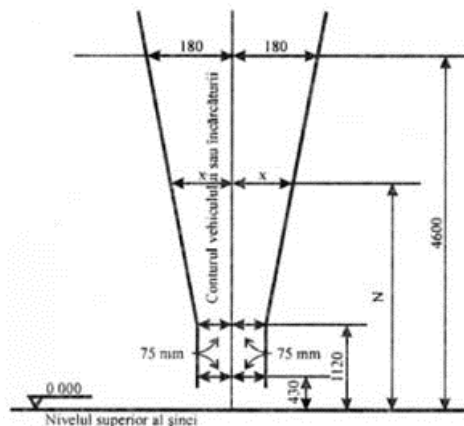


Figura 2
Diagrama rezervelor necesare pe verticală

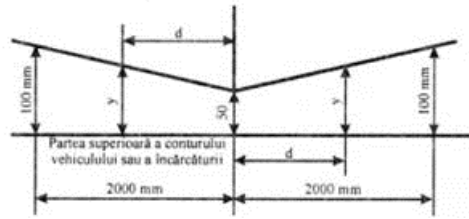


Figura 3
Diagrama explicativă a formulei rezervei pe orizontală

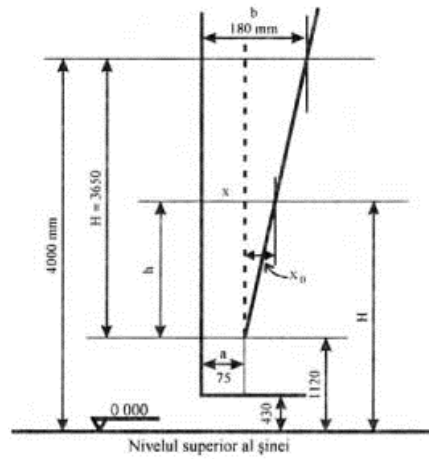
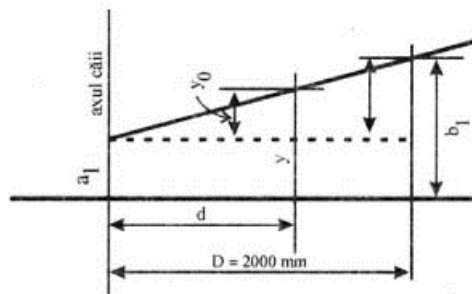


Figura 4
Diagrama explicativă a formulei rezervei pe verticală



ANEXA Nr. 11
la Instrucțiuni

CIRCULAȚIA VAGOANELOR CSI TRANSPUSE

Art. 1. - Rutele și condițiile de circulație din punct de vedere al liniei și podurilor pentru vagoanele SZD transpuse de gabarit O-VM, cu peste 20,5 t/osie până la 21,5 t/osie inclusiv, de la Socola, Dornești și Galați la Pestiș, Călan, Reșița, Oțelul Roșu, sau tranzit Bulgaria prin Giurgiu Nord - Ruse sau prin Negru Vodă - Kardam și de la Socola la Roman, sunt cele prezentate în art. 2

Art. 2. - (1) În relațiile Socola - Pestiș și Socola - Călan

a) Socola - Ciurea - Bârlad - Tecuci Nord - Buzău (prin Cosmești sau prin Făurei) - Ploiești Est - Ploiești Sud - Ploiești Vest - Dârste - Brașov grupa tranzit (direct sau prin Brașov Triaj) - Făgăraș Sibiu

- Vințu de Jos - Simeria - Pestiș, respectiv Vințu de Jos - Ramificația Turdaș - Simeria Triaj - Călan. Între Ploiești Est - Ploiești Vest pot circula și pe ruta Dâmbu - Ghighiu - Ploiești Triaj.

b) Socola - Pașcani - Suceava - Lucăcești - Păltinoasa - Ilva Mică - Beclean pe Someș - Dej - Apahida - Teiuș - Vințu de Jos - Simeria - Pestiș.

Între stațiile Brașov - Vințu de Jos circulația vagoanelor SZD transpuse se admite și prin stațiile Sighișoara - Vânători - Copșa Mică - Blaj - Pod Mureș - Coșlariu - Vințu de Jos.

(2) În relațiile Socola - Reșița și Socola - Oțelul

Socola - Ciurea - Bârlad - Tecuci - Făurei - Urziceni - Mogoșoaia - Ramificația Colentina - Ramificația Rudeni - Chiajna - Videle - Roșiori Nord - Craiova - Orșova - Caransebeș - Reșița Nord - Reșița Sud, respectiv Caransebeș - Oțelul Roșu.

(3) În relația Socola - Ruse

Socola - Ciurea - Bârlad - Tecuci - Făurei - Urziceni - Mogoșoaia - Ramificația Colentina - Ramificația Rudeni - Chiajna - Jilava - Giurgiu Nord - Axa podului peste Dunăre sau de la Tecuci prin Mărășești - Focșani - Ploiești Sud - Brazi - Chitila - Ramificația Rudeni.

(4) În relația Socola - Kardam

Socola - Ciurea - Bârlad - Tecuci - Făurei - Țândărei - Fetești - Ramificația Medgidia Vest - Negru Vodă - Frontieră.

(5) În relația Galați - Pestiș

Galați Brateș - Ramificația Tunel h. - Brăila - Făurei - Buzău și în continuare aceeași rută ca la alin. (1).

(6) În relația Galați - Călan

Galați Brateș - Ramificația Tunel h. - Brăila - Făurei - Buzău și în continuare aceeași rută ca la alin. (1).

(7) În relația Galați - Reșița

Galați Brateș - Ramificația Tunel h. - Brăila - Făurei și în continuare aceeași rută ca la alin. (2)

(8) În relația Galați - Oțelul Roșu

Galați Brateș - Ramificația Tunel h. - Brăila - Făurei și în continuare aceeași rută ca la alin. (2)

(9) În relația Galați - Ruse

Galați Brateș - Ramificația Tunel h. - Brăila - Făurei și în continuare aceeași rută ca la alin. (3).

(10) În relația Galați - Kardam

Galați Brateș - Ramificația Tunel h. - Brăila - Dedulești - Cireșu - direct pe racordare sau prin Făurei - și în continuare aceeași rută ca la alin. (4).

(11) În relația Dornești - Ruse

a) Dornești - Suceava - Pașcani - Adjud - Focșani - Ploiești Sud - Brazi - Chitila Ramificația Rudeni - Chiajna - Jilava - Giurgiu Nord - Axa podului peste Dunăre.

b) Între stațiile Mogoșoaia și Chiajna circulația vagoanelor SZD transpuse se admite și prin stația București Triaj.

(12) În relația Socola - Roman

Socola - Iași - Pașcani - Roman.

(13) În relația Socola - Stamora Moravița și Socola - Jimbolia

a) Socola - Ciurea - Bârlad - Tecuci - Făurei - Urziceni - Mogoșoaia - Ramificația Colentina - Chiajna - Videle - Roșiori Nord - Craiova - Orșova - Caransebeș - Lugoj - Timișoara (Ronaț Triaj) - Jimbolia cu ramificație Stamora Moravița.

b) Între stațiile Caransebeș și Timișoara circulația vagoanelor SZD transpuse se admite și prin stațiile Reșița - Berzovia - Gătaia - Voiteni.

(14) În relația Vicșani - Stamora Moravița, Vicșani - Jimbolia

Vicșani - Suceava - Pașcani - Roman - Bacău - Adjud - Mărășești - Buzău - Ploiești Sud - Ploiești Triaj - București și în continuare pe aceeași rută ca la alin. (13).

(15) În relația Vicșani - Ruse

Vicșani - Dornești și în continuare pe aceeași rută ca la alin. (11).

(16) În relația Vicșani - Stamora Moravița și Vicșani - Jimbolia

a) Vicșani - Dornești - Dărmănești - Păltinoasa - Floreni - Beclean pe Someș - Dej Călători - Apahida - Cluj - Oradea - Oradea Vest - Arad cu ramificație Curtici - Timișoara - Stamora Moravița cu ramificație din Timișoara spre Jimbolia;

b) Între stațiile Dărmănești - Păltinoasa se poate merge și prin Suceava;

c) Între stațiile Apahida - Arad se poate merge și pe ruta Apahida - Războieni - Teiuș - Simeria - Deva - Arad.

(17) În relația Galați Brateș - Episcopia Bihor și Galați Brateș - Războieni

a) Galați Brateș - Ramificația Tunel h.- Brăila - Făurei - Tecuci - Mărășești - Adjud - Ciceu - Deda - Beclean pe Someș și în continuare se completează cu ruta ca la alin. (16) lit. a) și în continuare Episcopia Bihor;

b) Galați Brateș - Ramificație Tunel h. - Brăila - Făurei - Tecuci - Mărășești - Adjud - Ciceu - Deda - Războieni.

(18) În relația București - Constanța și București - Mangalia

București Triaj - București Băneasa - Fetești - Constanța Palas cu ramificație la Mangalia.

(19) În relația Galați - Timișoara și Galați - Mangalia

a) Ruta de la alin. (8) se continuă din Caransebeș prin stațiile Lugoj - Timișoara;

b) Ruta de la alin. (10) se continuă din Medgidia prin stațiile Constanța Palas - Mangalia;

c) Între stațiile București - Craiova se admite circulația vagoanelor SZD transpuse și pe ruta București Triaj - Chitila - Golești - Bradul de Sus - Piatra Olt - Craiova.

(20) În relația București - Copșa Mică, București - Zimnicea și București - Turnu Măgurele

București - Roșiori Nord, cu ramificație în stațiile Zimnicea și Turnu Măgurele - Caracal - Piatra Olt - Podu Olt - Sibiu - Copșa Mică.

(21) În relația Filiași - Simeria

a) Filiași - Târgu Jiu - Subcetate - Simeria;

b) Între stațiile Filiași - Târgu Jiu se admite circulația vagoanelor SZD transpuse și pe ruta Filiași - Turceni - Rogojelu - Târgu Jiu.

(22) În relația Bacău - Bicăz

Bacău - Bicăz

(23) În relația Brașov - Ciceu

Brașov - Ciceu

Art. 3. - Din punct de vedere al liniei și lucrărilor de artă, vagoanele SZD - CSI transpuse de gabarit O - VM vor circula și pot fi îndrumate pe toate rutele de circulație de pe rețeaua feroviară din România, cu excepția secțiilor de circulație:

a) Oravița - Anina;

b) Galați - Bârlad,

unde circulația acestora este interzisă, conform prevederilor din prezentele instrucțiuni.

Art. 4. - (1) Pentru ca transporturile care au în componere vagoanele precizate la art. 1 să poată circula trebuie să respecte următoarele condiții:

a) sarcina pe osie se limitează la maximum 20,0 tone/osie pentru toate relațiile de transport;

b) greutatea pe metru de vagon se limitează la 7,2 tone/metru de vagon pentru toate relațiile de transport;

c) vagoanele transpuse vor fi cu cel mult 4 osii, iar distanța între osiile aceleiași boghiu de minimum 1,8 m, după transpunerea pe boghiuri de cale normală, vagoanele în cauză trebuie să se încadreze în limitele gabaritului O - VM;

d) prin stații circulația se va face pe una dintre liniile construite cu șine de tip 49 sau mai mare;

e) alte dispoziții pentru circulația acestor vagoane pe liniile din stații și triaje, precum și pentru manevră în stațiile de expediere, din parcurs și de destinație, din punct de vedere al sarcinii pe osie și al gabaritului, se vor stabili și difuza unităților interesate de către regionalele de căi ferate prin planul de mers;

f) vitezele de circulație pentru trenurile care au în componere asemenea vagoane sunt precizate în Regulamentul de remorcare și frânare - nr. 006;

g) vagoanele CSI transpuse se vor îndruma și vor circula numai în trase specializate, cuprinse în livretele de marfă, iar condițiile de circulație se vor aduce la cunoștința personalului de locomotivă prin ordin de circulație;

(2) Vagoanele CSI transpuse încărcate sau goale, care depășesc gabaritul de încărcare CFR și gabaritul O-VM sau cu tonaj depășit, se vor trata conform prevederilor din prezentele instrucțiuni.

ANEXA Nr. 12

la Instrucțiuni

Transportul șinelor de cale ferată

Art. 1. - (1) Transportul șinelor de cale ferată, cu sau fără găuri, cu o lungime cuprinsă între 25 - 36 m, pe infrastructura feroviară publică și privată din România, se supune reglementărilor prevăzute în prezentele instrucțiuni pentru transporturile negabaritice, iar realizarea lor în condiții de siguranță și securitate a transporturilor în trafic intern și internațional se face cu respectarea prevederilor din Anexa II - RIV și a prevederilor suplimentare cuprinse la alin. (2) și (8).

(2) Pentru sporirea gradului de siguranță a circulației trenurilor se vor respecta următoarele prevederi:

a) vagoanele cu încărcăturile prevăzute la alin. (1) circulă în trenuri fără locomotivă împingătoare, cu viteza maximă de 70 km/oră în linie curentă și pe liniile directe din stații și cu 15 km/oră peste macazurile în abateri, precum și cu respectarea condițiilor cap. V, art. 30 din aceste instrucțiuni;

b) se vor introduce numai în trenuri directe programate conform cap. VI, art. 31 din aceste instrucțiuni;

c) se interzice trecerea acestor vagoane peste cocoașa de triere;

d) se vor manevra numai prin tragere și împingere, fără a depăși viteza de 15 km/oră;

e) se interzice prinderea la sabot sau tamponarea cu vagoane în staționare;

f) pe tabla de însemnări a vagonului și pe încărcătură se va aplica de către personalul stabilit de către operatorul de transport feroviar interesat eticheta cu mențiunea "Transport verificat și constatat gabaritic", iar pe manșeta albă a scrisorii de trăsură acesta va înscrie cu creion colorat aceeași mențiune, sub care va semna și va aplica ștampila stației de expediție;

g) transporturile vor respecta prevederile din prezentele instrucțiuni în legătură cu cererea și cu obținerea aprobării de circulație.

(3) Transporturile de șine în trafic internațional, destinate "CFR" SA, vor fi preluate de la administrațiile de căi ferate vecine în condițiile în care au circulat pe căile ferate din tranzit, respectându-se și următoarele prevederi:

a) în trafic RIV - cele din Anexa II - RIV și din prezentele instrucțiuni - privind cererea și obținerea aprobării de circulație;

b) în trafic SMGS - din Convenția SMGS art. 5, paragraful 4, pct. 2, liniuța 2 și Anexa 14 SMGS, cu excepția celor sosite de la CSI;

c) pentru cele primite de la CSI pe vagoane transpuse, se vor respecta mențiunile din prezentele instrucțiuni, cap. V, art. 30, lit. e).

(4) În vederea expedierii vagoanelor prevăzute la alin. (3) în rețea, stațiile și reviziile de vagoane, respectiv bazele de montare, vor rearanja încărcătura, dacă este necesar, conform prevederilor Anexei II-RIV.

(5) Când se constată ca aceste transporturi au suferit nereguli periculoase siguranței circulației, remedierea acestora se va face de către operatorul de transport feroviar care efectuează transportul.

(6) La șinele de până la 25 m, încărcate pe un singur vagon se vor respecta următoarele reguli:

a) pe secțiile cu raza curbei cuprinsă între 180 m și 249 m, lățimea încărcăturii pe vagon nu trebuie să depășească 640 mm;

b) pe secții cu raza curbei de 250 m, lățimea pe vagon nu trebuie să depășească 819 mm.

(7) La șinele cu lungimi de peste 36 m până la 120 m, în afara condițiilor de mai sus, se va respecta și condiția circulației și manevrării acestor transporturi numai la lumina zilei.

(8) La emiterea aprobării de circulație pentru transportul șinelor de cale ferată, indiferent de lungime, se vor respecta prevederile art. 18 alin. (4) din prezentele instrucțiuni.

ANEXA Nr. 13
la Instrucțiuni

Circulația containerelor de mare capacitate din categoria HIGH CUBES

Art. 1. - (1) Pe liniile infrastructurii publice din România containerele de mare capacitate, eurocontainerele, cutiile mobile și amovibile din categoria HIGH CUBES sunt considerate și vor circula ca transporturi normale.

(2) Circulația transporturilor prevăzute la alin. (1) se va face fără a se mai emite telegrama de punere în circulație și fără condiții speciale de circulație.

(3) Din categoria transporturilor prevăzute la alin. (1) fac parte transporturile de containere și cutii mobile HIGH - CUBES codificate C45 sau C375, ale căror dimensiuni sunt prezentate în Planșa nr. 16, încărcate pe următoarele tipuri de vagoane:

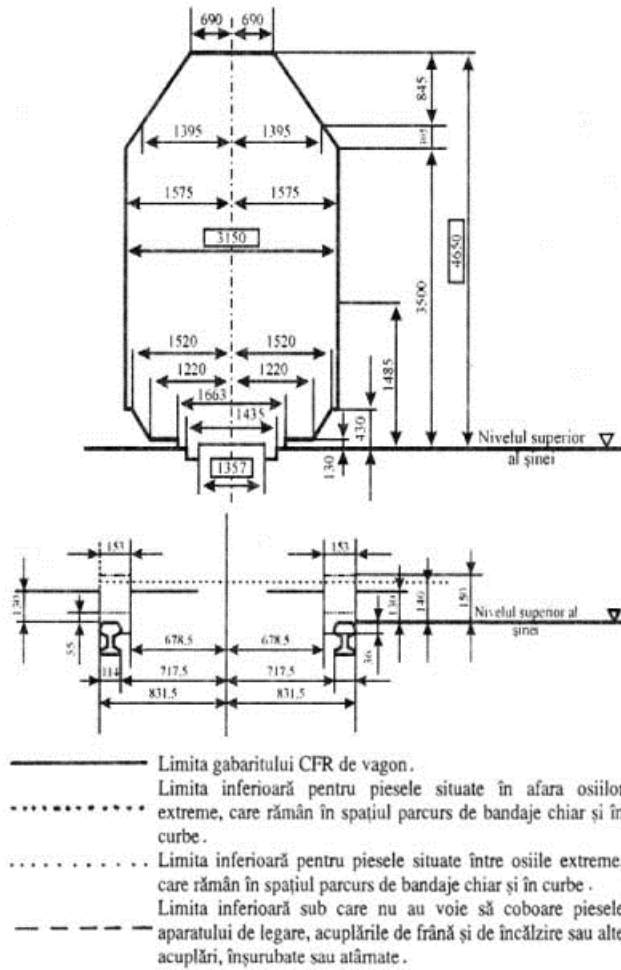
a) vagoane portcontainer compatibile "c" care au marcat pe longeron litera "c" în triunghi, cu înălțimea maximă a platformei H platformă = 1175 mm și cu ampatament maxim de 14600 mm;

b) vagoane portcontainer seria Rgsx cu înălțimea maximă a platformei H platformă = 1250 mm și cu ampatament maxim de 14600 mm.

Art. 2. - Transporturile prevăzute la art. 1 alin. (3) au punctele critice situate la dimensiunile maxime: H=4150 mm și semilățimea l/2 max = 1300 mm și se încadrează în gabaritul de trecere.

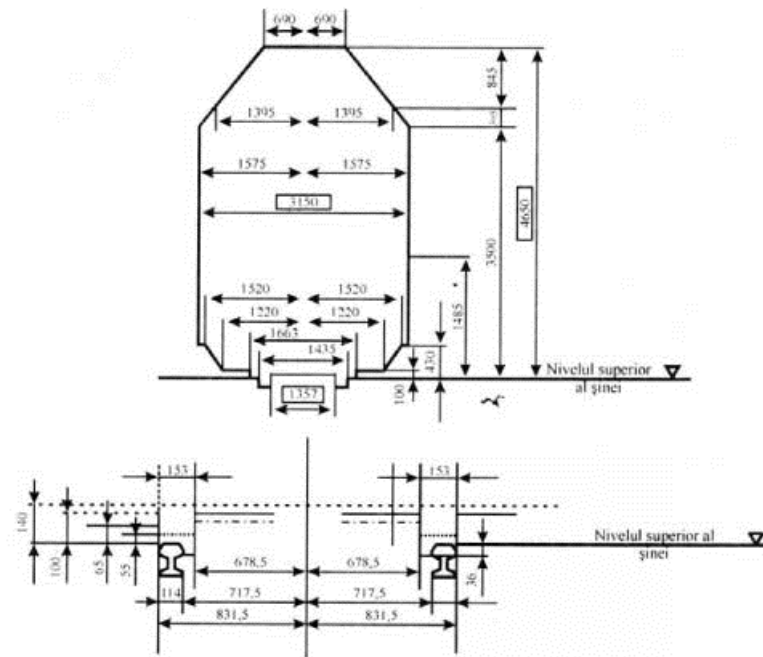
PLANȘE

PLANȘA NR. 1
GABARITUL CFR VAGON DE ÎNCĂRCARE



OBSERVAȚIE:
 Proiectarea vagoanelor se face avându-se în vedere și situația în care acestea circulă pe o cocoșă de triere având la vârf raza minimă a curbei verticale de 250 m.

PLANȘA NR. 2
GABARITUL CFR DE LOCOMOTIVĂ

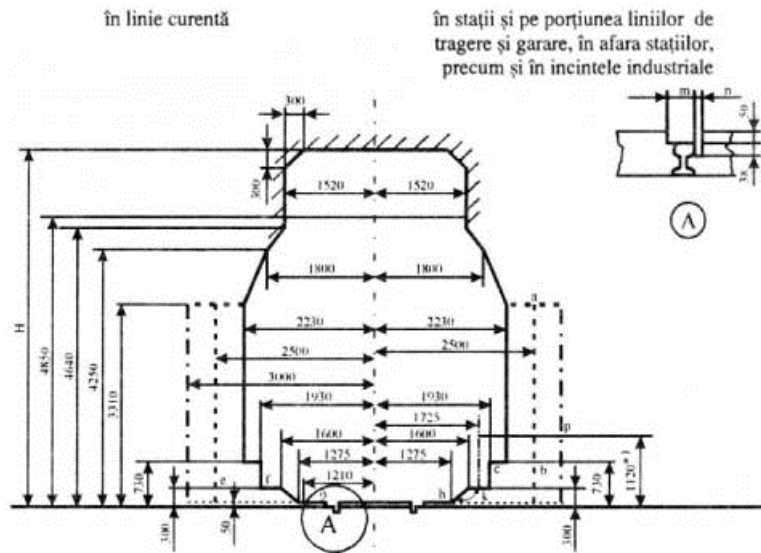


- Limita gabaritudinală CFR de locomotivă.
- Limita inferioară pentru piesele suspendate elastic – de ex. curățătorii de linii- și pentru piese suspendate neelastic – de ex. cutii de unsoare, legături de arc – care în curbe, ies din spațiul parcurs de bandaje.
- Limita inferioară pentru piesele suspendate elastic – de ex. saboții de frână, țevile nisiparului – și pentru piesele suspendate neelastic care, în curbe rămân în spațiul parcurs de bandaje.
- Limita inferioară pentru piesele aparatului de legare, acuplări de frână, de încălzire sau alte acuplări, înșurubate sau atârnate.
- Limita inferioară pentru piesele suspendate elastic, sau neelastic ale materialului rulant motor, Diesel sau electric, cu bandaje uzate la maximum, atât în mers, cât și în staționare.

OBSERVAȚIE:

Proiectarea locomotivelor, tenderelor, automotoarelor, macaralelor, drezinelor, plugurilor și trenurilor de zăpadă se face avându-se în vedere și situația în care acestea circulă pe o cocoșă de triere având la vârf raza minimă a curbei verticale de 250 m.

PLANȘA NR. 3
GABARITUL PENTRU LUCRĂRI DE ARTĂ ȘI ALTE CONSTRUCȚII



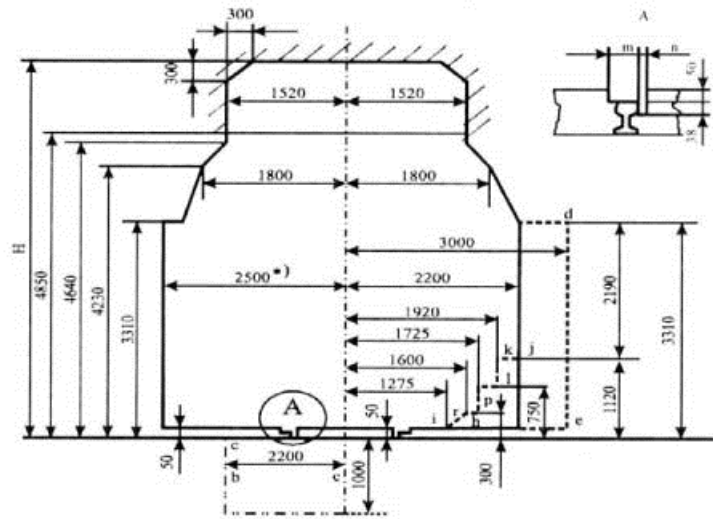
- Limita gabaritului pentru lucrări de artă
- - - - - Limita în linie curentă și în stații pentru infrastructura podurilor care traversează calea ferată și pentru soclurile masive având lățimea sub 6 m, pentru parapetele podurilor în linie curentă, precum și pentru alte construcții - cu lățimea sub 6 m - paralele cu calea ferată
- Limita pentru infrastructuri de poduri, socluri masive, ziduri paralele cu calea, alte construcții cu lățime de 6 m sau mai mare, pentru parapetele podurilor în stații și stâlpii copertinelor.
- a, b, c - - - - - Limita pentru suprastructura podurilor metalice cu calea jos, în stații.
- Limita gabaritului pentru electrificare.
- . . . e, f, g Limită pentru peroane în haltă în linie curentă.
- h, k, l, p - - - - - Limită pentru peroane, rampe și cheuri.

*) : În cazuri bine justificate în exploatare se poate admite și înălțimea de 1100 mm, pe unele porțiuni rampele de încărcare-descărcare pot avea înălțimea de 1180-1200 mm deasupra nivelului șinei, cu condiția ca pe o porțiune de cel puțin 20 m înălțimea să nu fie mai mare de 1120 mm.

PLANȘA NR. 4
GABARITUL PENTRU ELEMENTE ALE INSTALAȚIILOR FERROVIARE

în linie curentă

în stații și pe porțiunea liniilor de
tragere și garare, în afara stațiilor,
precum și în incintele industriale



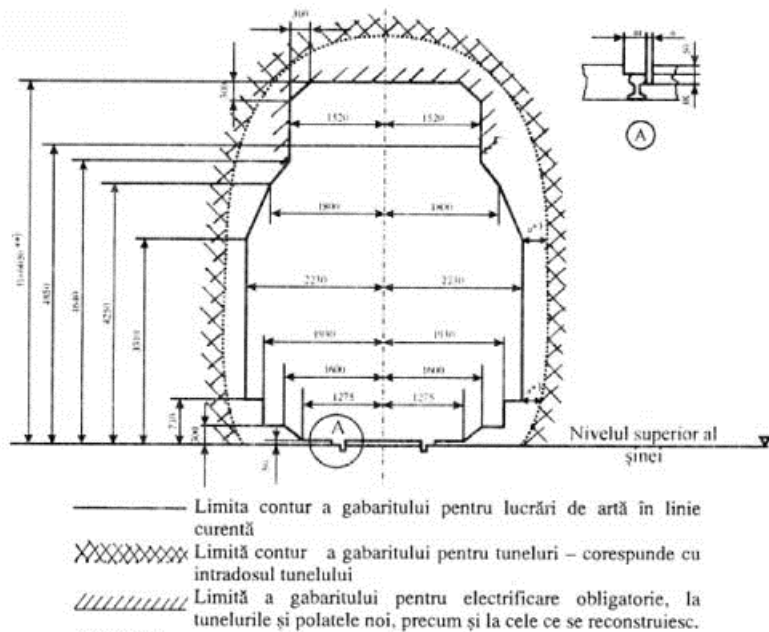
- Limita gabaritului pentru elementele instalațiilor CFR, stâlpii rețelei de contact etc. și pentru porțile halelor industriale
- **d.e.** --- Limita pentru stâlpii exteriori liniilor de cale ferată ai rețelei de contact în zona peroanelor.
- **j.k.l.p.h.f.i.** --- Limita pentru aparatele de manevră la macazuri, semnale pitice și pentru elementele de la baza semnalelor, fundațiile stâlpilor de electrificare, în aliniament.
- **a.b.c.** --- Limita de acțiune a mașinilor de ciuruit balast – exclusiv în zona lucrărilor de artă, trecerilor la nivel și instalațiilor SCB.
Limită a gabaritului pentru electrificare.

Detaliul A conform tabelului 1

*) În cazuri impuse de condițiile locale, cu aprobarea conducerii CFR, limita de 2500 mm poate fi redusă până la 2200 mm.

Detaliul A conform tabelului nr.4 – Anexa nr.1 .

PLANȘA NR. 5 GABARITUL PENTRU TUNELURI FERROVIARE



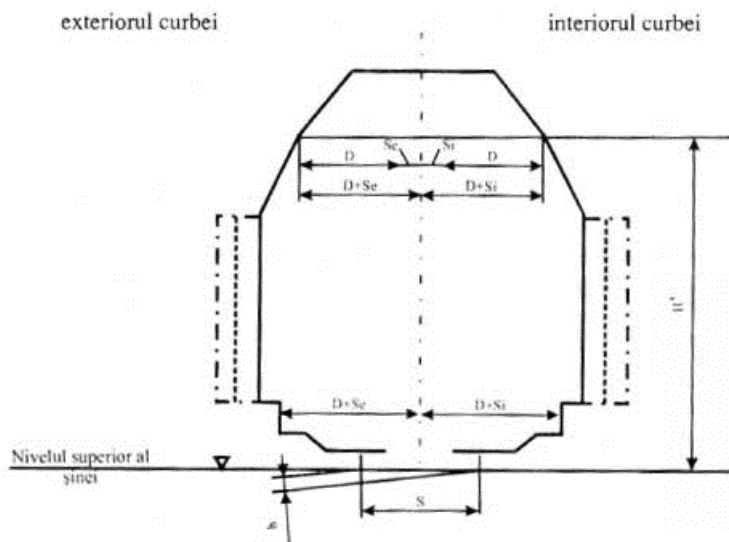
Detaliul A

*) Dimensiunea A, - rezerva de siguranță pentru cinte și instalații - în orice punct al intradosului este de ≥ 220 mm. Această dimensiune se poate reduce până la zero, în cazul folosirii la execuție a scutului metalic CFR - ϕ exterior = 9 m - existent la data intrării în vigoare a prezentului standard.

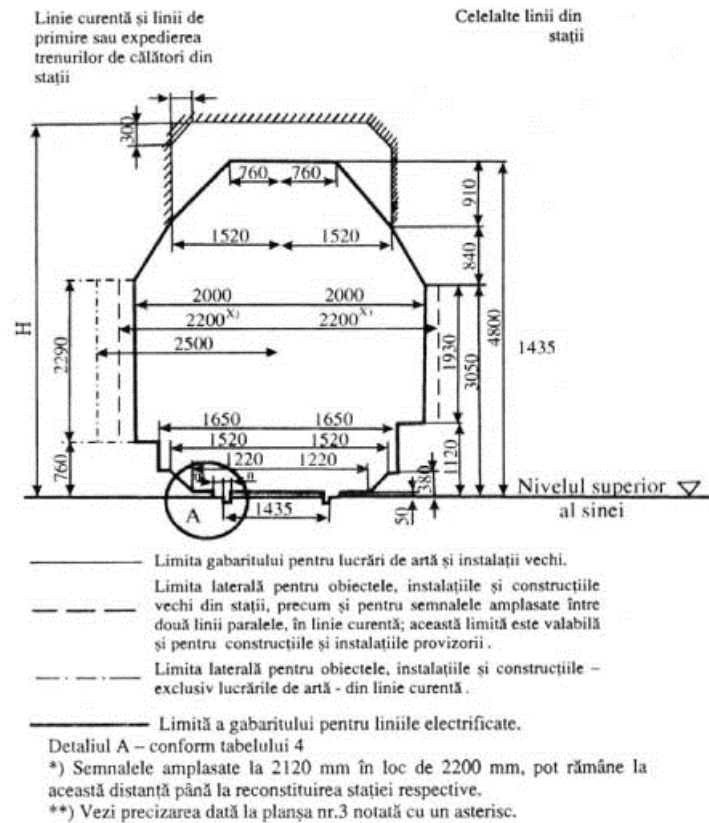
***) Dimensiunea H=6050 mm este valabilă pentru linii electrificate având suspensia semicompensată și viteză de circulație de maximum 100 km/h - se vor adăuga valorile din tabelele 2 și 3 - Anexa nr.1

Pentru viteze mai mari de 100 km/h dimensiunea H se determină prin calcul ținându-se seama de prevederile din Anexa 1.

PLANȘA NR. 6
GABARITUL PENTRU LUCRĂRI DE ARTĂ, CONSTRUCȚII TUNELURI ȘI
INSTALAȚII NOI, VALABILE ÎN CURBE CU RAZE DE 400 m SAU MAI MICI

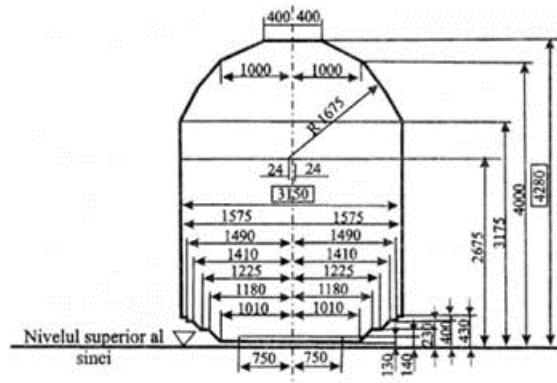


PLANȘA NR. 7
GABARITUL DE LIBERĂ TRECERE PENTRU CONSTRUCȚII ȘI INSTALAȚII VECHI,
VALABIL ÎN ALINIAMENT SAU ÎN CURBE CU RAZE DE 350 m SAU MAI MARI

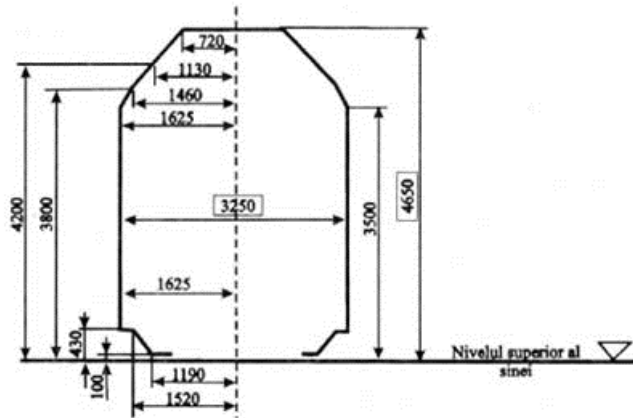


OBSERVAȚIE: Pentru parapete trebuie să se aibă în vedere limitele prevăzute în planșa nr. 3

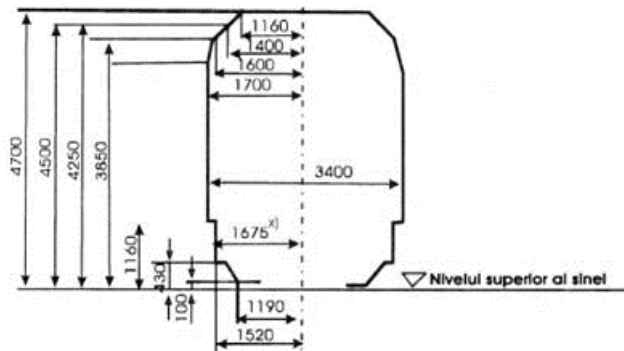
PLANȘA NR. 8
GABARITUL DE VAGON-INTERNAȚIONAL DE ÎNCĂRCARE



PLANȘA NR. 9
GABARITUL SPORIT DE VAGON O.V.M.



PLANȘA NR. 10
GABARITUL SPORIT DE VAGON 1-VM

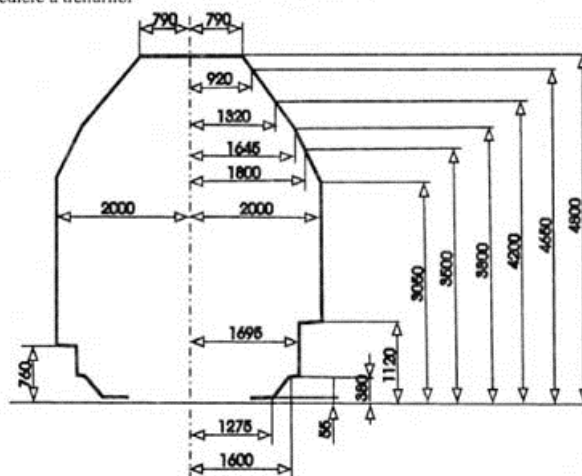


*) Lățimea vagoanelor pe înălțimea de la 430 mm la 1160 mm nu trebuie să depășească $2 \times 1625 = 3250$ mm

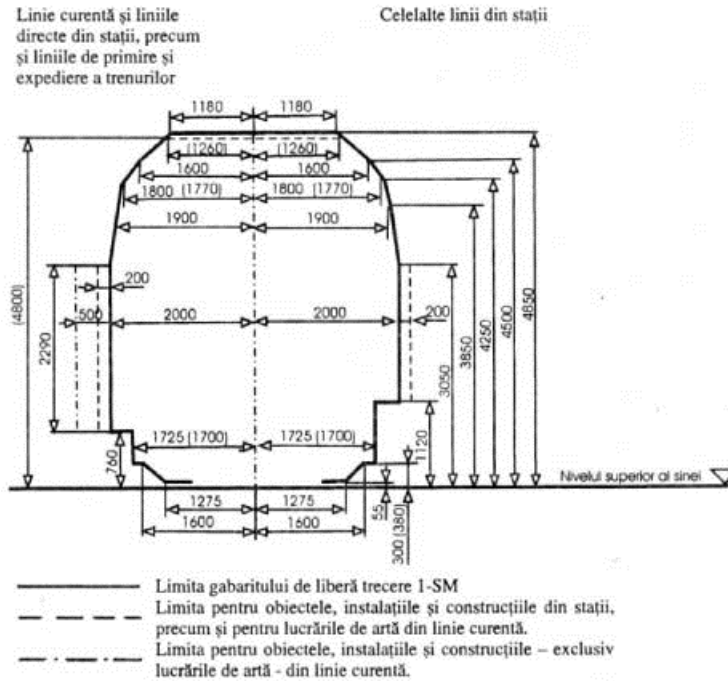
PLANȘA NR. 11
GABARITUL DE LIBERĂ TRECERE O-SM -
CORESPUNZĂTOR GABARITULUI DE VAGON O-VM

Linie curentă și liniile
directe din stații, precum
și liniile de primire și
expediere a trenurilor

Celelalte linii din stații

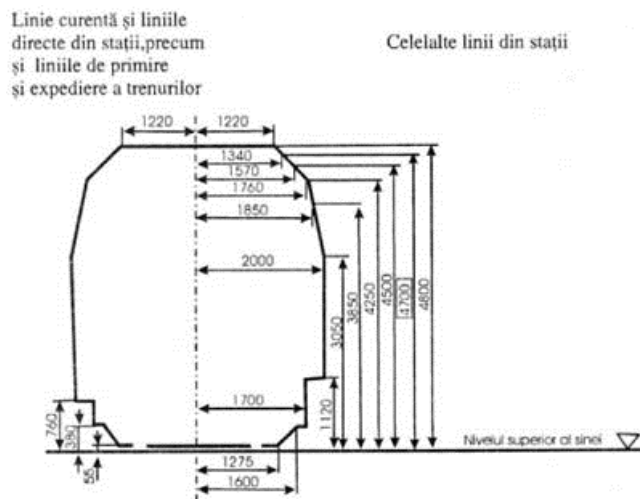


PLANȘA NR. 12
GABARITUL DE LIBERĂ TRECERE 1-SM CORESPUNZĂTOR GABARITULUI DE VAGON 1-VM
VALABIL ÎN ALINIAMENT SAU ÎN CURBE CU RAZE MAI MARI DE 4000m

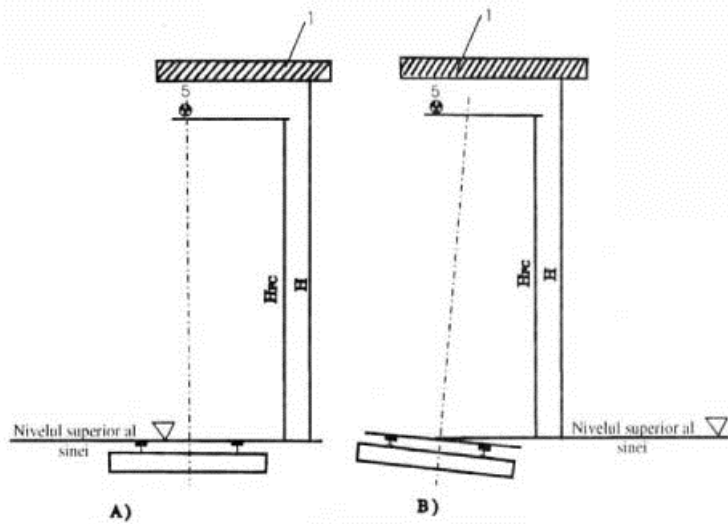


OBSERVAȚIE: Dimensiunile prevăzute în paranteză reprezintă situații admise în mod excepțional

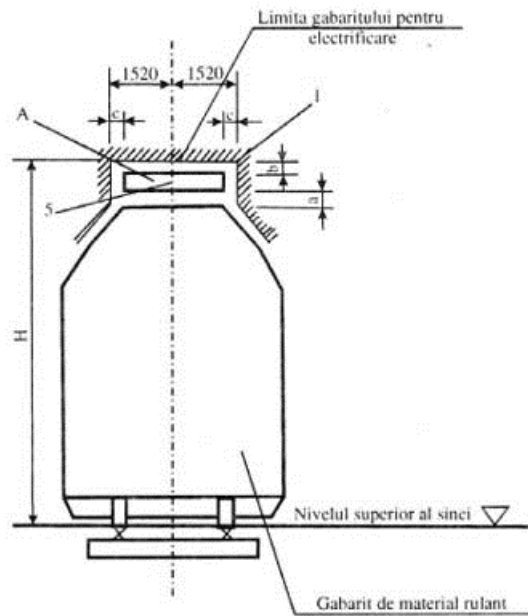
PLANȘA NR. 13
GABARITUL DE LIBERĂ TRECERE 1-SM0 PENTRU VERIFICAREA CONSTRUCȚIILOR
SAU INSTALAȚIILOR EXISTENTE
VALABIL ÎN ALINIAMENT SAU ÎN CURBE CU RAZE MAI MARI DE 4000m



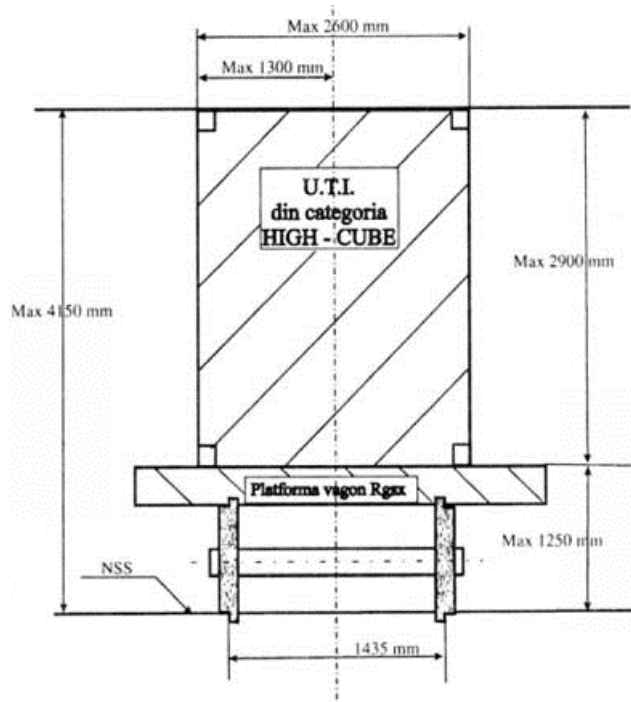
PLANȘA NR. 14
ÎNĂLȚIMEA DE POZARE $h(FC)$ ÎN ALINIAMENT ȘI ÎN CURBĂ A FIRULUI DE
CONTACT, FUNCȚIE DE SITUAȚIA LUCRĂRILOR SAU A TRECERILOR LA NIVEL
ÎN ZONA ACESTUIA



PLANȘA NR. 15
 GROSIMEA LAMEI DE AER a , RESPECTIV DISTANȚA MINIMĂ DE IZOLARE PE VERTICALĂ ÎNTRE PARTEA SUPERIOARĂ A MATERIALULUI RULANT SAU A ÎNCĂRCĂTURII ȘI FIRUL DE CONTACT 5 PENTRU AMPLITUDINI VERTICALE NORMALE ALE ACESTUIA SUB INFLUENȚA PRESIUNII PANTOGRAFULUI ȘI A ACȚIUNII VÂNTULUI, ESTE DATĂ ÎN TABELUL 10



PLANȘA NR. 16



TABELE

Tabel nr. 1

Distanțele orizontale minime, în cm, care trebuie lăsate de fiecare parte a încărcăturii între gabarit și părțile încărcăturii care depășesc osiile sau pivoții boghiurilor

Distanța dintre osiile extreme sau între pivoți	Distanța de la secțiunea considerată ¹⁾ la osia extremă cea mai apropiată (vagoane cu două sau mai multe osii) sau la pivotul cel mai apropiat (vagoane cu boghiuri sau cu scaun învârtitor)																						
	m	0,5	1	1,5	1,75	2	2,25	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,58	7	8	9	10	11	12	13
2,5	0	1	3	4	5																		
3	0	1	3	4	5																		
3,5	0	1	2	3	4	5	6	8															
4	0	0	2	3	4	5	6	8															
4,5	0	0	2	3	3	4	5	7															
5	0	0	2	2	3	4	5	7															
5,5	0	0	1	2	3	4	5	7															
6	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49				
6,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49				
7	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	31	40	50				
7,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	41	51				
8	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	42	52				
9	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	14	16	18	21	24	26	34	44	54				
10	0	0	2	3	3	4	5	7	9	12	14	17	19	22	24	27	36	46	56				
11	0	0	2	3	4	5	5	8	10	12	14	17	19	22	25	29	38	48	59				
12	0	0	2	3	4	5	6	8	10	13	15	17	20	23	26	30	40	51	62				
13	0	0	2	3	4	5	6	8	11	13	16	18	21	24	27	33	42	53	64				

14	0	0	2	3	4	6	7	9	11	14	16	19	22	25	29	34	45	56	67			
15	0	1	3	4	5	6	7	9	12	14	17	20	23	26	31	36	47	58	70			
16	0	1	3	4	5	6	7	10	12	15	18	21	24	28	33	38	49	61	73			
17	0	1	3	4	5	7	8	10	13	16	18	21	25	30	35	41	52	63	76			
18	0	1	3	5	6	7	8	11	13	16	19	22	26	32	37	43	54	66	79			
19	0	1	4	5	6	7	9	11	14	17	20	23	28	33	39	45	57	69	82			
20	0	1	4	5	6	8	9	12	15	18	21	24	30	35	41	47	59	72	85			
22	0	2	4	6	7	9	10	13	16	19	22	28	33	39	45	51	64	77	92			
24	0	2	5	7	8	10	11	14	17	21	25	31	37	43	49	56	69	83	98			
26	0	2	5	7	9	10	12	15	19	22	28	34	40	47	53	60	74	88	104			
28	0	3	6	8	9	11	13	16	20	25	31	37	44	50	57	64	80	94	111			
30	0	3	7	8	10	12	14	17	21	27	34	40	47	54	61	69	85	100	117			

Pentru dimensiunile care nu sunt încadrate în tabel, se vor utiliza valorile superioare cele mai apropiate

1) Încărcăturile pentru care distanțele orizontale ce trebuie respectate sunt scrise cu caractere groase sunt considerate transporturi excepționale

Tabel nr. 2

Gabaritul redus de vagon (passe-partout)
jumătatea lățimii gabaritului*)

Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm
		3450	1461	3750	1260	4050	893
430		460	1456	760	1252	060	871
3175	1575	470	1450	770	1243	070	850
180	1573	480	1445	780	1234	080	829
190	1570	490	1439	790	1226	090	807
3200	1567	3500	1434	3800	1217	4100	786
210	1563	510	1428	810	1207	110	761
220	1560	520	1422	820	1198	120	743
230	1557	530	1416	830	1189	130	721
240	1553	540	1410	740	1179	140	700
3250	1549	3550	1404	3850	1169	4150	679
260	1546	560	1398	860	1159	160	657
270	1542	570	1392	870	1149	170	636
280	1538	580	1385	880	1139	180	614
290	1534	590	1379	890	1126	190	593
3300	1530	3600	1372	3900	1118	4200	571
310	1526	610	1366	910	1107	110	550
320	1522	620	1359	920	1096	220	529
330	1518	630	1352	930	1085	230	507
340	1513	640	1345	940	1073	240	486
3350	1509	3650	1338	3950	1062	4250	464
360	1505	660	1331	960	1050	260	443
370	1500	670	1323	970	1038	270	421
380	1495	680	1316	980	1025	4280	400
390	1491	690	1308	990	1013		
3400	1486	3700	1301	4000	1000		
410	1481	710	1293	010	979		

420	1476	720	1285	020	957		
430	1741	730	1277	030	936		
440	1466	740	1269	040	914		
3450	1461	3750	1260	4050	893		

*) Ca și la gabaritul CFR de vagon

Tabel nr. 3

Gabaritul redus de locomotivă

jumătatea lățimii gabaritului

Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm
		3800	1398	4100	1149	4400	899
430	1575	805	1395				
3500							
510	1569	810	1391	110	1141	410	890
520	1563	820	1382	120	1132	420	882
530	1557	830	1374	130	1124	430	874
540	1551	740	1366	140	1116	440	865
3550	1545	3850	1357	4150	1107	4450	857
560	1540	860	1349	160	1099	460	849
570	1534	870	1341	170	1090	470	840
580	1528	880	1332	180	1082	480	832
590	1522	890	1324	190	1074	490	823
3600	1516	3900	1316	4200	1065	4500	815
610	1510	910	1307	110	1057	510	807
620	1504	920	1299	220	1049	520	798
630	1498	930	1291	230	1040	530	790
640	1492	940	1282	240	1032	540	782
3650	1486	3950	1274	4250	1024	4550	773
660	1481	960	1266	260	1015	560	795
670	1475	970	1257	270	1007	570	757
680	1469	980	1249	280	999	580	748
690	1463	990	1241	290	990	590	740
3700	1457	4000	1232	4300	982	4600	732
710	1451	010	1224	310	974	610	723
720	1445	020	1216	320	965	620	715
730	1439	030	1207	330	957	630	707
740	1433	040	1199	340	949	640	698
3750	1427	4050	1191	4350	940	4650	690
760	1422	060	1182	360	932		
770	1416	070	1174	370	924		
780	1410	080	1166	380	915		
790	1404	090	1157	390	907		
3800	1398	4100	1149	4400	899		

Tabel nr. 4

Gabaritul sporit de vagon O-VM

jumătatea lăţimii gabaritului*)

Înălţimea deasupra ciupercii şinei mm	Jumătatea lăţimii corespunzătoare mm	Înălţimea deasupra ciupercii şinei mm	Jumătatea lăţimii corespunzătoare mm	Înălţimea deasupra ciupercii şinei mm	Jumătatea lăţimii corespunzătoare mm	Înălţimea deasupra ciupercii şinei mm	Jumătatea lăţimii corespunzătoare mm
		3800	1460	4100	1213	4400	948
430		805	1456				
3500	1625						
510	1620	810	1452	110	1205	410	939
520	1614	820	1444	120	1197	420	930
530	1609	830	1435	130	1186	430	920
540	1603	740	1427	140	1180	440	911
3550	1598	3850	1419	4150	1171	4450	902
560	1592	860	1411	160	1163	460	893
570	1587	870	1403	170	1156	470	884
580	1581	880	1391	180	1146	480	875
590	1576	890	1386	190	1138	490	866
3600	1570	3900	1378	4200	1130	4500	857
610	1565	910	1370	110	1121	510	848
620	1559	920	1362	220	1112	520	839
630	1554	930	1353	230	1102	530	829
640	1548	940	1345	240	1093	540	820
3650	1543	3950	1336	4250	1084	4550	811
660	1537	960	1328	260	1075	560	802
670	1532	970	1320	270	1066	570	793
680	1526	980	1311	280	1057	580	784
690	1521	990	1303	290	1048	590	775
3700	1515	4000	1295	4300	1039	4600	766
710	1510	010	1287	310	1030	610	757
720	1504	020	1279	320	1021	620	748
730	1499	030	1270	330	1011	630	738
740	1493	040	1262	340	1002	640	729
3750	1488	4050	1254	4350	993	4650	720
760	1482	060	1246	360	984		
770	1477	070	1238	370	975		
780	1471	080	1230	380	965		
790	1466	090	1221	390	956		
3800	1460	4100	1213	4400	948		

*) Ca şi la gabaritul CFR de vagon

Tabel nr. 5

Gabarite pentru lucrări de artă, construcţii, tuneluri şi instalaţii noi, valabile în curbe cu raze de 4000 m sau mai mici

Raza curbei m	Sporul semilăţimii gabaritului Se, Si mm	Supralărgirea căii în curbă mm
4000	10	-
3500	10	-
3000	15	-
2000	20	-
1800	20	-

1500	25	-
1200	30	-
1000	35	-
800	45	-
700	50	-
600	60	-
500	75	-
400	90	5
350	105	10
300	120	15
250	145	20
200	180	25
180	200	25
150	240	25

Tabel nr. 6

Gabaritul de liberă trecere pentru construcții și instalații vechi,
valabil în aliniament sau în curbe cu raze de 350 m sau mai mari

(jumătatea lățimii gabaritului*)

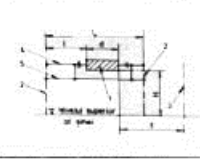
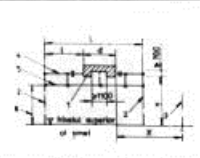
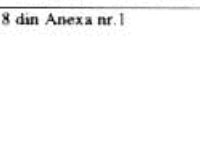
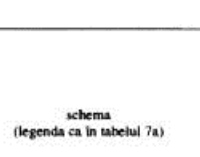
Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm
		3300	1857	3600	1686
380	1650	310	1851	610	1680
760		320	1846	620	1674
		330	1840	630	1669
760	2000	340	1834	640	1663
3050	3350	1829	3650	1657	
060	1994	360	1823	660	1651
070	1989	370	1817	670	1646
080	1963	380	1811	680	1640
090	1977	390	1806	690	1634
3100	1971	3400	1800	3700	1629
110	1966	410	1794	710	1623
120	1960	420	1789	720	1617
130	1954	430	1783	730	1611
140	1949	440	1777	740	1606
3150	1943	3453	1771	3750	1600
160	1937	460	1766	760	1594
170	1931	470	1760	770	1589
180	1926	480	1754	780	1583
190	1920	490	1749	790	1577
3200	1914	3500	1743	3800	1571
210	1909	510	1737	810	1566
220	1903	520	1731	820	1560
230	1897	530	1726	830	1551
240	1891	540	1720	840	1549
3250	1886	3550	1714	3850	1543
260	1880	560	1709	860	1537
270	1874	570	1703	870	1531

280	1869	580	1697	880	1526
290	1863	590	1691	890	1520
3300	1857	3600	1686	3900	1512

*) Ca și la gabaritul CFR de vagon

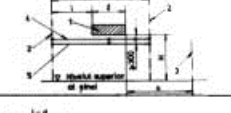
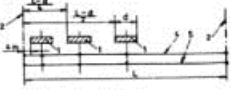
Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm	Înălțimea deasupra ciupercii șinei mm	Jumătatea lățimii corespunzătoare mm
3900	1512	4200	1261	4500	1011
910	1503	210	1253	510	1002
920	1495	220	1244	520	994
930	1487	230	1236	530	986
940	1478	240	1228	540	977
3950	1470	4250	1219	4550	969
960	1462	260	1211	560	960
970	1453	270	1203	570	952
980	1445	280	1194	580	944
990	1436	290	1186	590	935
4000	1428	4300	1176	4600	927
010	1420	310	1169	610	919
020	1411	320	1161	620	910
030	1403	330	1153	630	902
040	1395	340	1144	640	894
4050	1386	4350	1136	4650	885
060	1378	360	1127	660	877
070	1370	370	1119	670	869
080	1361	380	1111	680	860
090	1353	390	1102	690	852
4100	1345	4400	1094	4700	844
110	1336	410	1086	710	835
120	1328	420	1077	720	827
130	1320	430	1069	730	818
140	1311	440	1061	740	810
4150	1303	4450	1052	750	802
160	1295	460	1044	760	793
170	1286	470	1036	770	785
180	1276	480	1027	780	777
190	1268	490	1019	790	768
4200	1261	4500	1011	4800	760

Tabelul nr. 7a

Nr. crt.	Viteza maximă de circulație pe calea ferată km/h	Distanța de la lucrare până la axul trecerii la nivel sau prima joantă a aparatului de cale x m	Distanța între axele stâlpilor linii de contact l, maxim m	Lățimea lucrării d m	Felul liniei CF	Figura		Înălțimea minimă a limitei gabaritului pentru electrificarea II în linie curentă mm ²				
						schema	legenda					
1	≤ 100	≥ 100	≤ 60		Electrificabilă		1-sectiune prin lucrarea de artă sau instalația CF	5800				
Electrificată					2-axul stâlpului linii de contact							
2											3-axul trecerii la nivel sau joanta aparatului de cale	5850**)
3											6-înălțimea minimă de pozare a firului de contact cf. tab. 10	5800
4				9 < d ≤ 15	Electrificată		1-distanța minimă între axul stâlpului linii de contact și lucrarea de artă sau instalația cf./min. 4 m	5850**)				

*) După caz se adaugă valorile prevăzute în tabelele 2, 3 și 8 din Anexa nr. 1
 **) Se adoptă cu avizul AFER

Tabelul nr. 7b

Nr. crt.	Viteza maximă de circulație pe calea ferată km/h	Distanța de la lucrare până la axul trecerii la nivel sau prima joantă a aparatului de cale x m	Distanța între axele stâlpilor linii de contact l, maxim m	Lățimea lucrării d m	Felul liniei CF	schema (legenda ca în tabelul 7a)	Înălțimea minimă a limitei gabaritului pentru electrificarea II în linie curentă, corespunzătoare următoarelor distanțe l, în m, de la lucrare la axul stâlpului linii de contact (cf. fig. 16 și 17)		
							$l = \frac{l-d}{2}$	$l = \frac{l-d}{4}$	$l = 4$
1	100 < v ≤ 160	≥ 100	≤ 40	≤ 300	Electrificată sau electrificabilă		6150*	6150*	6150*
2			≤ 60		Electrificată sau electrificabilă		6100**	6550**	6700**

*) Linia de contact cu pendule simple în nodurile de susținere
 **) Linia de contact cu pendule clasice de înălțime minimă 900 mm în nodurile de susținere : valorile intermediare se determină prin interpolare
 ***) După caz se adaugă valorile prevăzute în tabelele 2,3 și 8 din Anexa nr. 1

Tabelul nr. 8

Nr. crt.	Situația lucrărilor sau trecerilor la nivel în zona firului de contact	Înălțimea de pozare a firului de contact h(FC) mm		
		minimă	normală	maximă
1	Nu există construcții sau instalații la distanță mai mică de 100 m	în conformitate cu prevederile Standardului SR 1244 și Standardului SR EN 50122-1 edițiile în vigoare		
2	Se prevede execuția de construcții sau instalații noi			
3	Există construcții care se vor adapta sau reconstrui			
4	Există construcții care nu se vor adapta sau reconstrui			
5	Există trecere la nivel intersecție CF cu drum public de clasă tehnică II ... IV conform reglementărilor legale în vigoare			
6	Există trecere la nivel intersecție CF cu drum de altă categorie			

TABELUL NR. 9

Nr. crt	Felul traseelor liniilor care se ramifică sau care se apropie		Figura	Distanțele d între axele liniilor în mm, pt. gabarit CFR de vagon și pt. gabarit CFR de locomotivă. Sporurile S_1 și S_2 corespunzătoare liniei 1 ($S_{e1}; C_{i1}$) și liniei 2 (S_{e2}) se iau conf. tab.5 și 6
	linia 1	linia 2		
1	aliniament	aliniament		$\frac{3500}{2}$
2	curbă spre interior	aliniament		$\frac{3510 + S_{i1}}{2}$
3	curbă spre exterior	aliniament		$\frac{3510 + S_{e1}}{2}$
4	curbă spre interior	curbă spre exterior		$\frac{3520 + S_{i1} + S_{e2}}{2}$
5	curbă spre exterior	curbă spre exterior		$\frac{3520 + S_{e1} + S_{e2}}{2}$