

6350 Cantay Road
Mississauga, Ontario
L5R 4E2
Tel: 905-755-4500
Toll Free: 1-800-387-0812
Fax: 905-755-4599
Website: www.panalpina.com

October 15, 2010

Rosia Montana Gold Corporation SA
Str. Herastrau Nr. 17, Sector 1
Bucharest, code 011981
Romania
Attention: Mr. Sorin Ionescu

Dear Mr. Ionescu,

Re: Rosia Montana – October 2007 Road Survey, EN version to be stamped and signed

Further to our recent correspondence, please find enclosed the road survey which we submitted in October 2007 to SNC Lavalin, on behalf of Rosia Montana Gold Corporation SA.

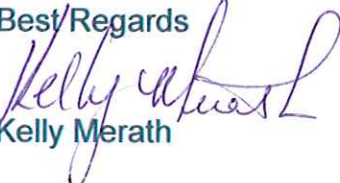
As requested, we have ***stamped and signed every page*** of the document, as well as having sent via email a scanned copy, along with the original report (stamped and signed) directly to you via courier.

Courier details and tracking no. as follows;

FedEx tracking no.: 9923 8971 2001
Date sent: October 15, 2010

We hope this will be useful and remain available at any time in case we can assist further.

Best Regards


Kelly Merath

Project Development Manager
Panprojects Division Canada
Panalpina Inc.
6350 Cantay Road
Mississauga, Ontario

Panprojects Presentation

Version: October 23, 2007

**Route Survey:
Romania entry points to Rosia Montana.
Route Survey for OOG Cargo**

Prepared for: SNC Lavalin Engineers &
Constructors Inc.

On behalf of Rosia Montana Gold Corporation S.A

PANALPINA 
on 6 continents

A PASSION FOR
SOLUTIONS

Air
Freight

Ocean
Freight

Supply Chain
Management

PANALPINA 
on 6 continents

6350 CANTAY ROAD
MISSISSAUGA, ONTARIO L5R 4E2

TABLE OF CONTENTS

Section	1	Executive Summary
Section	2	Entry points and transportation modes
	2.0	Route Survey
	2.1	Ocean Transport
	2.2	Air Freight
	2.3	Trucking
	2.4	Rail
	2.5	Barge
Section	3	Customs clearance procedures
Section	4	Marshalling
Section	5	Attachments: Iptana Report

Panprojects Presentation

2007

Rosia Montana Route Survey

-Analiza traseu transport proiect Rosia Montana-

Intocmit pentru: SNC Lavalin Engineers & Constructors Inc.

In numele Rosia Montana Gold Corporation S.A

PANALPINA 
on 6 continents

A PASSION FOR
SOLUTIONS

Air
Freight

Ocean
Freight

Supply Chain
Management

- 1. Rezumat**
- 2. Puncte de intrare in Romania catre Rosia Montana. Traseu Principal pentru Transport cu Gabarit Depasit.**
- 3. Puncte de intrate in Romania catre Rosia Montana. Ruta Secundara pentru Transport cu Gabarit Depasit.**
- 4. Transport Maritim**
- 5. Transport Aerian**
- 6. Transport Rutier**
- 7. Transport Feroviar**
- 8. Transportul cu barja**
- 9. Documente import**
- 10. Facilitati de triere**



Proiectul Rosia Montana este situat in judetul Alba la aproximativ 300 km nord vest de Bucuresti, Romania. Proiectul consta in producerea conventionala de aur facilitand tratarea minereului prin metode de concasare, macinare si cu carbon in lesie (CIL) pentru a recupera minereul de aur.

Panprojects, o divizie a Panalpina Inc. a fost mandatata de catre SNC Lavalin Engineers & Constructors Inc. pentru a reinspecta traseul original, expertiza condusa de Panprojects/Romtrans in anul 2002 pentru a stabili daca ruta aleasa ofera optiunea cea mai sigura si viabila pentru transportul marfii la amplasamentul minei. Panprojects a fost, de asemenea, mandata sa contracteze serviciile firmei Iptana S.A pentru a furniza documentatia necesara pentru aprobarea CN ADR, si toate celelalte servicii de proiectare identificate.

Concluzii:

Iptana S.A. a insotit expertul nostru de-a lungul traseului si a furnizat un raport atat in limba Romana cat si in Engleza. Copii ale acestui raport sunt incluse in raportul nostru. Trebuie luat in considerare faptul ca raportul emis de catre Iptana S.A. se bazeaza pe concluziile lor si nu pot fi justificate su certificate de Panalpina Inc. Inspectorul nostru a revizuit raportul si, desi exista posibilitatea unor probleme la traducerea citirii desenelor, am stabilit ca raportul nu ar fi fost relevant deoarece raza de intoarcere variaza cu diferite unghiuri de bracaj. Nu ne putem pronunta asupra estimarii costurilor deoarece acest lucru nu face parte din domeniul nostru de expertiza. Expertul nostru impreuna cu Iptana au confirmat acelasi traseu ales pentru transportul gabaritului depasit de marfa cu recomandarea reinspectarii traseului inainte de a transporta marfa.

Traficul pe drumurile din Romania a crescut considerabil odata ce Romania a devenit membra a Comunitatii Europene. Cresterea traficului rutier a condus la cerinte de imbunatatire si reparare a drumurilor si podurilor existente. Se recomanda reinspectarea traseului ales inainte de transportarea gabaritului de marfa catre Romania. Panprojects face aceasta recomandare pe baza mandatului de siguranta al proiectului pentru a asigura sosirea in siguranta a marfii.

Rutele originale inspectate sunt cele alese pentru proiect. In timpul inspectarii traseului, o sectiune se afla in reparatii. Cu toate acestea, se anticipeaza ca aceste reparatii sa fie finalizate inainte de transportarea oricarei marfi cu gabarit depasit. Traseul analizat a fost pentru transportarea celei mai mari piese prezentate noua si exista alte trasee disponibile pentru marfa ce nu se considera

a fi gabarit depasit (trasee ce nu au fost inspectate dat fiind faptul ca sunt rute normale de circulatie).

Informatia atasata va evidentia, de asemenea, modificarile ce afecteaza procedurile de vama in cadrul UE. Legea minelor a fost modificata pentru a exclude orice fel taxa sau scutire de TVA ce vor afecta costurile aferente proiectului. Romania este parte a Uniunii Europene si scuteste orice marfa cu origini UE din reglementarile vamale.

Transportul feroviar si cel cu barja nu sunt considerate o optiune viabila pentru transportul marfii in timpul fazei de constructie a proiectului.

Analiza traseului a fost condusa si pregatita de DI. Dave Bennet (Inginer Transporturi, lucreaza la Panalpina de 10 ani, Seful de la ODC pentru Centrul Asiei) impreuna cu DI. Cristian Acinte (Director Adjunct pentru transport aerian si maritim cu 20 de ani experienta in Romania). Rapoartele au fost intocmite de Beverly Waldron, National Operation Manager pentru Panprojects, lucrand de 15 ani cu Panalpina Inc.

Ramanem la dispozitia dvs. pentru orice fel de nelamuriri sau informatii suplimentare.

Parteneriat:

Romtrans SA este partenerul nostru ales exclusiv pentru Proiectul Rosia Montana si a lucrat impreuna cu noi pentru a oferi solutii de transport ce indeplinesc standardele noastre stricte de logistica.

Romtrans SA este o companie privata de la inceputul anilor '90 si celebreaza peste 55 ani de activitate in domeniul logisticii si serviciilor de transport in Romania. Romtrans SA este companie certificata ISO 9001:2000.

Panprojects Presentation

2007

Analiza Traseu:

**Puncte de intrare in Romania catre Rosia Montana.
Traseu Principal pentru Transport cu Gabarit Depasit**

Intocmit pentru: SNC Lavalin Engineers & Constructors Inc.

In numele Rosia Montana Gold Corporation S.A



**A PASSION FOR
SOLUTIONS**

Air
Freight

Ocean
Freight

Supply Chain
Management

Investigarea rutelor posibile pentru incarcatura Proiectului de la diferite puncte de intrare in Romania catre Mina de Aur Rosia Montana, judetul Alba, judetul Alba, Romania

Scopul Studiului:

- Acela de a investiga cele mai potrivite mijloace si rute de la diferitele puncte de intrare in Romania catre Mina de Aur Rosia Montana, judetul Alba, pentru incarcatura cu gabarit depasit.
- Confirmarea reglementarilor locale de transport inclusiv sarcini maxime permise pe osie, si nu numai.
- Identificarea zonelor de ingrijorare pentru transportul oricaror tipuri de marfa, inclusiv drumuri inguste, curbe in unghi ascutit, suprafete de drum de slaba calitate, urcari si coborari abrupte.
- Evaluarea Vizuala a Conditiei Podurilor incluzand poze cu pultile, pilonii si contrafortii podurilor.

Incarcatura cu Gabarit Depasit luata in considerare pentru acest studiu:

- Cea mai grea **90 tone metrice**
- Cel mai lung **14.0 metri**
- Cea mai mare **5.2 metri**
- Inaltime maxima transport **4.2 metri**

Fise tehnice pentru transport ce prezinta detalii pentru transportarea celor de mai sus sunt atasate

Informatii generale:

Transportul Rutier.

In absenta unor afirmatii contrare, toate drumurile sunt cu strat negru de asfalt, cu o latime de sapte (7) metri, de categoria 1 si in stare buna .

Toate orasele au o multitudine de linii telefonice la o inaltime joasa si majoritatea au linii de curent stradale ce vor trebui deconectate pentru ridicare, iar pentru orasele individuale nu sunt mentionate in raport.

Approape toate orasele mari au centura pentru traficul comercial greu.

Distantele de siguranta pentru retelele electrice sunt urmatoarele :

500kv	2.5m
220kv	2.0m
110kv	1.5m

Linile de curent sunt bine pozitionate in Romania si doar cateva sunt pozitionate sub nivelul recomandat.

Actiunile de ridicare a liniilor de curent ale troleului (tramvaiului) si ale liniilor suport se efectueaza de obicei intre miezul noptii si ora 04:00. Deconectarea liniilor de curent pentru cale ferata si ridicarea acestora se efectueaza de obicei pe timpul zilei. Se recomanda anuntarea cu o saptamana inainte, in ambele cazuri.

Sarcini pe osie admisibile pentru traficul normal/remorci:

O singura osie	10 tons
Osie dubla	22 tons
Osie tripla	29 tons



Pe baza unei inspectii fizice si in urma consultarii unui important Contractor International pentru Transporturi de tonaj mare ce activeaza in Romania de mai multi ani, trei rute preferate au fost selectate ca fiind corespunzatoare pentru transportul marfurilor proiectului.

Una dintre rutele initiale, ce se afla in curs de aprobare, a fost gasita ca fiind potrivita din punct de vedere tehnic pentru transportul incarcaturii supradimensioante conform dimensiunilor.

Restrictiile pentru sarcina admisibila este de 10 tone per osie. Platforma lunga de transport devine dificil de manevrat dar fara perturbari grave ale fluxului de trafic normal si este probabil sa fie aprobata de catre autoritati.

Alte doua rute secundare sunt potrivite pentru transportul general de marfa si incarcaturi de maxim 40 tone.

Prezentarea rutelor/traseelor conform raportului de survey:

Traseul de la Oradea la Cluj Napoca trece prin regiuni muntoase cu portiuni lungi de drum in curs de reabilitare. Acest traseu nu a fost considerat unul dintre rutele propuse, fata de celelalte doua trasee catre Turda (oras prin care vor trece toate traseele catre santier) care sunt in stare foarte buna si, desi sunt mai lungi, sunt probabil mai rapide si cel mai important, mai sigure.

Traseul de pe drumul national 74 din Alba Iulia catre Abrud nu este posibil datorita curbelor stranse, drumului ingust, pantelor extreme si alunecarii drumului (eroziune).

Ultima parte a traseului catre destinatie nu a fost inspectata deoarece exista o noua portiune de drum propusa din apropierea intersectiei din orasul Abrud ceurmeaza sa fie construita

Durata deplasarii pentru trailerle incarcate complet conform standardelor de la Constanta la Rosia Montana este de aproximativ 24 ore in conditii de vreme favorabile.

Durata deplasarii pentru trailerle cu mai multe roti cu incarcatura cu gabarit depasit difera de la caz la caz datorita posibilitatilor intarzieri cu intreruperea liniilor si deconectarilor. Aproximativ 4 – 7 zile de la Constanta la santier.

Durata deplasarii de la Oradea prin Arad este de aproximativ 16 ore. Traficul rutier este aglomerat cu camioane.

Greutatea maxima de marfa admisibila pentru containere, pe teritoriul Romaniei, fara permis este de 22 tone brut.

Permisul se poate obtine foarte usor si permite transportarea unei greutatei de pana la 30 tone brut.

Exista restrictii pentru transportul incarcaturilor mai mari de 40 de tone si permit deplasarea doar de Luni pana Vineri excluzand, de asemenea, sarbatorile legale.

Nu exista restrictii pentru deplasari pe timpul noptii.

Deplasarea pe timpul noptii este permisa doar cu solicitarea intreruperii curentului din liniile electrice de troleibuz, ridicarea si deconectarea acestora pentru trecerea incarcaturilor mai inalte.

Intreruperea curentului din liniile de cale ferata se face in acord cu orarul stabilit de CFR (Caile Ferate Romane) si probabil doar noaptea. In mod normal se solicita cu o saptamana inainte.

Pentru toate transporturile cu gabarit depasit aprobarea finala revine Departamentului de Transport si Infrastructura.

Pentru a obtine astfel de permise pentru incarcatura cu gabarit depasit trebuie respectata urmatoarea procedura:

Traseul, complet cu toate detaliile tehnice si cu plansele aferente, se inainteaza uneia dintre cele trei companii de infrastructura, fiind singurele firme autorizate de catre departamentul de Transport pentru infrastructura.

- Iptana
- Betarmex
- Via Cons

Aceste companii vor revizui documentele, investigand temeinic traseul propus si vor confirma inclusiv capacitatea podurilor.

Daca se aproba traseul propus vor inainta un Raport de Transport ce va indica solutia de transport (numarul osiilor) necesara pentru mutarea pieselor grele.

Daca exista unele obiectii cu privire la traseul prezentat (ex. pod ce nu poate suporta greutatea) aplicatia va fi respinsa iar transportatorul va fi obligat sa gaseasca o alta ruta si sa inainteze o a doua cerere.

Costul (de la 2 pana la 5,000 USD) asociat cu obtinerea raportului de transport variaza si este nevoie de aproximativ 10 - 15 zile pentru a primi un raspuns.

Transportatorul trebuie sa inainteze atunci o cerere pentru "permis special" catre Agentia Nationala de Drumuri, permis care atunci cand va fi eliberat va prezenta numarul necesar de masini politie de escorta. Dureaza aproximativ 7 – 10 zile pentru obtinerea acestui "permis special".

Romania este impartita in 42 de Judete (Districte). Fiecare judet va emite o autorizatie de trecere.

In plus fata de permisul necesar de la Autoritatea Rutiera, autorizatii separate trebuie obtinute pentru:
Traversarea comunelor, oraselor si judetelor.

Traversarea cailor ferate la nivel cu linii neelectrificate cat si electrificate.

Traversarea pe sub sau pe deasupra liniilor telefonice si de curent.

Traversarea pe sub si/sau intreruperea curentului din liniile de troleibuz.

Pe durata transportului, marfa trebuie sa fie insotita de:

- Reprezentanti ai companiilor variate de electricitate si comunicatii.
- Reprezentanti ai Ministerului de Afaceri Interne
- Echipe necesare pentru eliminarea obstacolelor (crengi)

Costurile, in functie de dimensiune, pot depasi 40,000.00 USD de la Constanta la Rosia Montana.

Trebuie mentionat faptul ca au existat mai multe transporturi grele ce au depasit 150m tone de la sau catre Constanta de-a lungul traseului initial pana in Alba Iulia.

Transportul cu camionul este in general mai ieftin decat transportul maritim din Europa, iar timpul de tranzit este mai rapid.

Perioada de tranzit aproximativa din vestul Europei este de 3 la 4 zile pentru incarcaturi complete pe trailer.

Principalele doua puncte de trecere la frontiera pentru Incarcatura Proiectului ar fi, fie prin Bors (Oradea) sau Nadlac (Arad).

Punctele vamale sunt deschise 24 de ore pe zi, 7 zile pe saptamana.

Punctele de intrare de la Arad sau Oradea vor fi in general folosite pentru incarcatura la dimensiuni normale datorita restrictiilor impuse de tarile vecine.

Incarcatura poate fi de maxim 5.60 m latime x 3.80 m inaltime si sub 70 tone pentru a putea fi transportata pe aceasta ruta. Inaltimea maxima de transport recomandata este de 4.5 m si poate fi obligatorie si in alte tari de pe aceasta ruta.

Recomandari generale:

Greutate: O solutie practica de lucru cu o incarcatura cu limita maxima de 105 tone folosind 14 linii axiale (osii)
Latime: Incarcatura cu limita de 5 m latime si 4.5 m inaltime face subiectul actualei forme ale incarcaturii.
Inaltime: Pentru pasaje cu libera trecere o incarcatura maxima de 4 m. Este posibil si 5 m dar va implica intarzieri si costuri datorita deconectarii liniilor de telecomunicatii, cale ferata, autobuz si posibilelor linii de electricitate.

Traseul trebuie monitorizat pentru a se asigura mentinerea liberei treceri. Se recomanda inspectarea completa cu doua luni inaintea efectuarii transportului. Se vor consulta in mod regulat Autoritatile Rutiere sau organizatii similare pentru a investiga orice lucrare majora la drum pe perioada transportului.

Transportul cu barja:

Transportul cu barja nu a fost considerat a fi o optiune viabila fata de transportul rutier pentru incarcaturi considerat datorita:

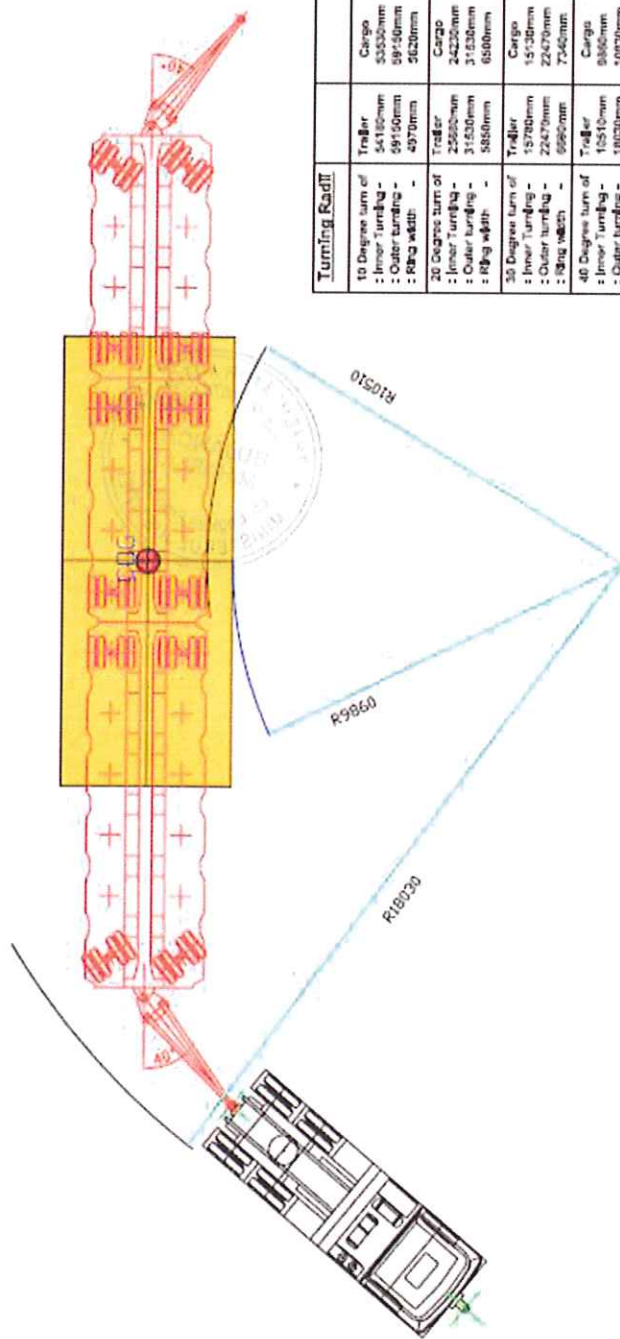
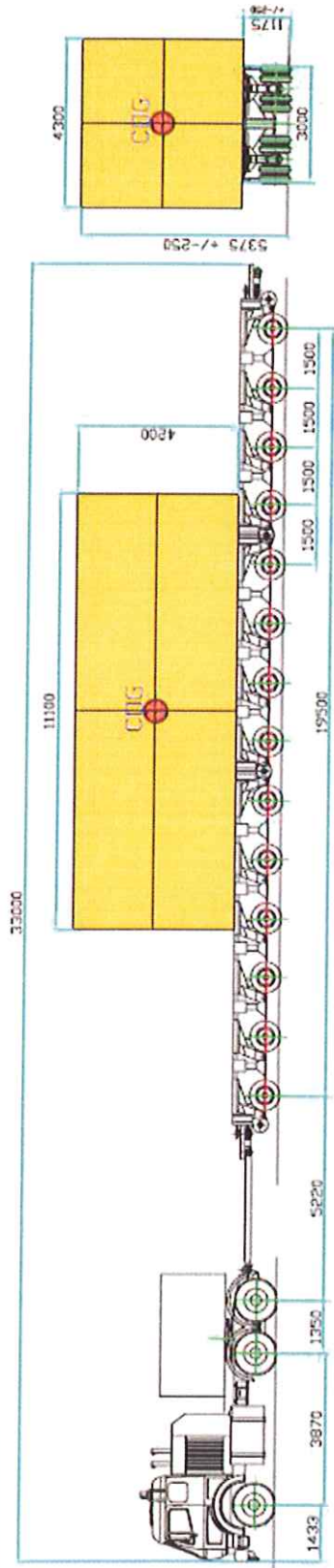
- Dificultatii in descarcare.
- Locatie punctelor de descarcare.
- Sincronizarii.
- Costurilor.
- Riscurilor suplimentare la manipularea dubla a marfii.
- Sigurantei.

Drobeta-Turnu Severin are un debarcader in stare proasta, ce trebuie reconstruit in fiecare an si este dependent de nivelul raului. In plus, incarcatura cu gabarit depasit trebuie sa fie transportata prin Pitesti, oras ce se afla pe traseul principal.

Incercatura supradimensionata ce depaseste 6 m inaltime x 9 m latime si 200 tone metrice nu poate fi transportata pe drum de la Constanta datorita restrictiilor de pe traseu. Incarcatura ce depaseste aceste dimensiuni se recomanda a fi mutata cu barja pana in portul Oltenita si apoi transportata cu camioane pe santier (exista debarcadere de-a lungul Dunarii, insa acestea nu au macarale necesare pentru andocare sau structura drumului pentru a muta incarcatura la Rosia Montana). Barjele au o capacitate de 1000 MT 50 m lungime x 20 m latime x 2.8 m adancime.

Transportul cu barja poate fi restrictionat atunci cand nivelul Dunarii este scazut (primavara) sau pe timpul lunilor de iarna cand ingheata.

PRELIMINARY



Turning Radii	Trailer	Cargo
10 Degree turn of	54150mm	53535mm
: Inner turning -	99150mm	98450mm
: Outer turning -	4970mm	5620mm
: King width -		
20 Degree turn of	25650mm	24220mm
: Inner turning -	31530mm	31530mm
: Outer turning -	5850mm	6500mm
: King width -		
30 Degree turn of	15780mm	15730mm
: Inner turning -	22470mm	22470mm
: Outer turning -	6960mm	7540mm
: King width -		
40 Degree turn of	10510mm	9365mm
: Inner turning -	18020mm	10020mm
: Outer turning -	7520mm	8170mm
: King width -		

EQUIPMENT INFORMATION

TRAILER make: Colchester
 Type: 14 Axis TWP / SL
 Weight: 3,3 ton / axle line
 Tech. capacity: 34 ton / axle line

Ramp angle max: 5,0 °
 R. Convex: ± 96,3 meter
 R. Concave: ± 97,0 meter

MOVER make: 1 x Mercedes Benz
 Type: 3003
 Weight: 34 ton
 Power: 530 HP

REMARKS
 Transport Height can be lowered from normal running height of 5375mm down to 5125mm to pass under overhead obstructions if necessary on level ground.

TRANSPORT DATAS

Cargo Name: 3-CAT Truck Chassis

Cargo weight: 74,50 ton
 Trailer weight: 46,30 ton
 Access weight: 0,70 ton
 Total Weight: 121,50 ton
 Load / axle line: 6,82 ton
 Load table: 4,41 ton
 Load / wheel: 1,10 ton
 Groundpressure: 1,96 ton/m²



Drawn by: Dave Barnett
 DATE: 08.06.2007

ITEM / UNIT:
 Cat 785C Haul Truck Chassis

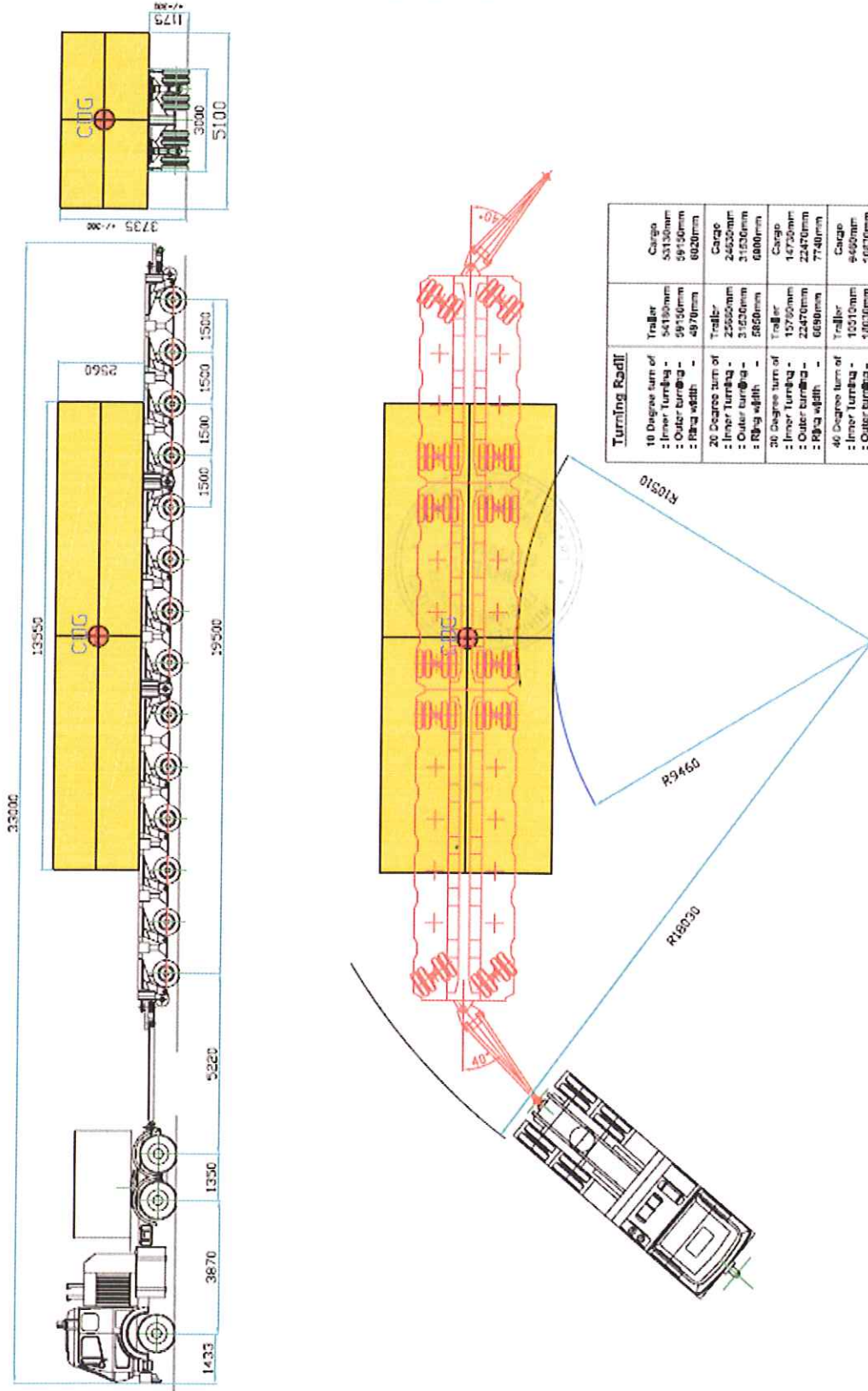
TITLE:
 Transport Plan sample

CLIENT / PROJECT:
 A N Other

The document and any information or description within it are confidential and copyright property and must not be disclosed, copied or used for any purpose whatsoever without prior written permission.

Schema pentru cel mai Inalt Transport

PRELIMINARY



EQUIPMENT INFORMATION
TRAILER marca Colibri
 Type: 12 Axle TRP / S.
 Weight: 3,3 ton / axle line
 Techn. capacity: 34 ton / axle line



Ramp angle max: 5,9 °
 R. Convex: ± 95,3 meter
 R. Concave: ± 97,0 meter

MOVER marca: 1 x Mercedes-Benz
 Type: 3053
 Weight: 34 ton
 Power: 530 HP

REMARKS

TRANSPORT DATAS
 Cargo Name: ± 1/4 Upper Stator
 Cargo weight: ± 28,00 ton
 Trailer weight: ± 48,30 ton
 Access weight: ± 42,00 ton
 Total weight: ± 117,00 ton
 Load / axle line: ± 9,28 ton
 Load / axle: ± 4,69 ton
 Load / wheel: ± 1,22 ton
 Ground pressure: ± 2,17 ton/m²

Turning Radial	Trailer	Cargo
10 Degree turn of		
: Inner turning -	54150mm	53130mm
: Outer turning -	59150mm	59150mm
: Ring width -	4970mm	6020mm
20 Degree turn of		
: Inner turning -	25550mm	24520mm
: Outer turning -	31530mm	31530mm
: Ring width -	5850mm	6800mm
40 Degree turn of		
: Inner turning -	15750mm	14730mm
: Outer turning -	22470mm	22470mm
: Ring width -	6690mm	7740mm
Trailer		
: Inner turning -	15510mm	8450mm
: Outer turning -	14030mm	14030mm
: Ring width -	7520mm	8570mm

SEALS
 CAC DRA
 to be made
 #14241208

Drawn by: Dave Barnwell
 DATE: 08.06.2007

ITEM / UNIT:
 1/4 Upper Stator

TITLE:
 Transport Plan sample

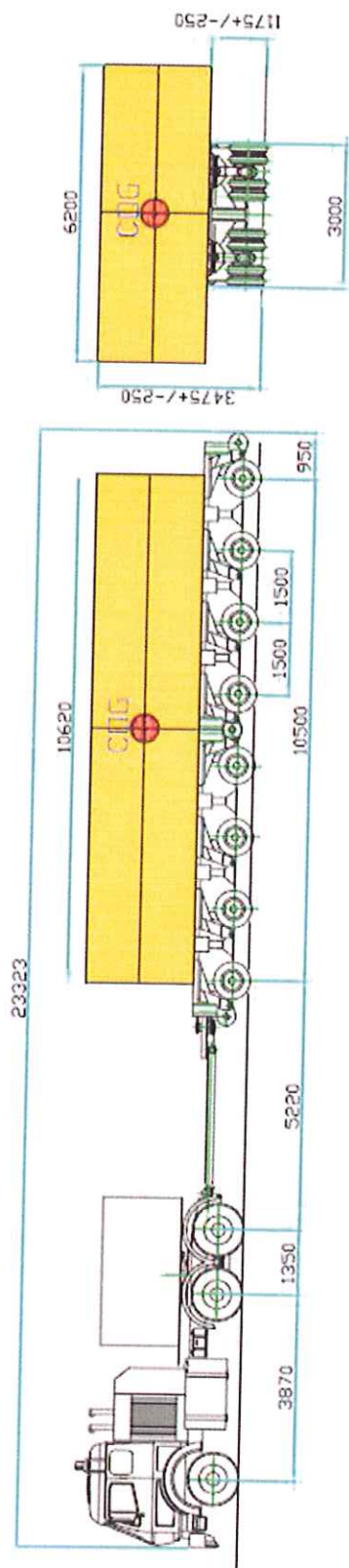
CLIENT / PROJECT:
 A N Other

This document and any information or descriptive matter set out in it are confidential and copyright property and must not be disclosed, copied, copied or used for any purpose whatsoever without prior written permission.



Schema pentru cel mai Lung & Greu Transport

PRELIMINARY



EQUIPMENT INFORMATION

TRAILER make: Calfraler
Type: 6 axle Trip / SL
Weight: 3,3 ton / axle line
Techn. capacity: 34 ton / axle line



Ramp angle max : 10,5°
R. Corner: ± 77,5° motor
R. Conclave: ± 31,8° motor

MOVER make: 1 x Mercedes Benz
Type: 3880
Weight: 34 ton
Power: 900 HP

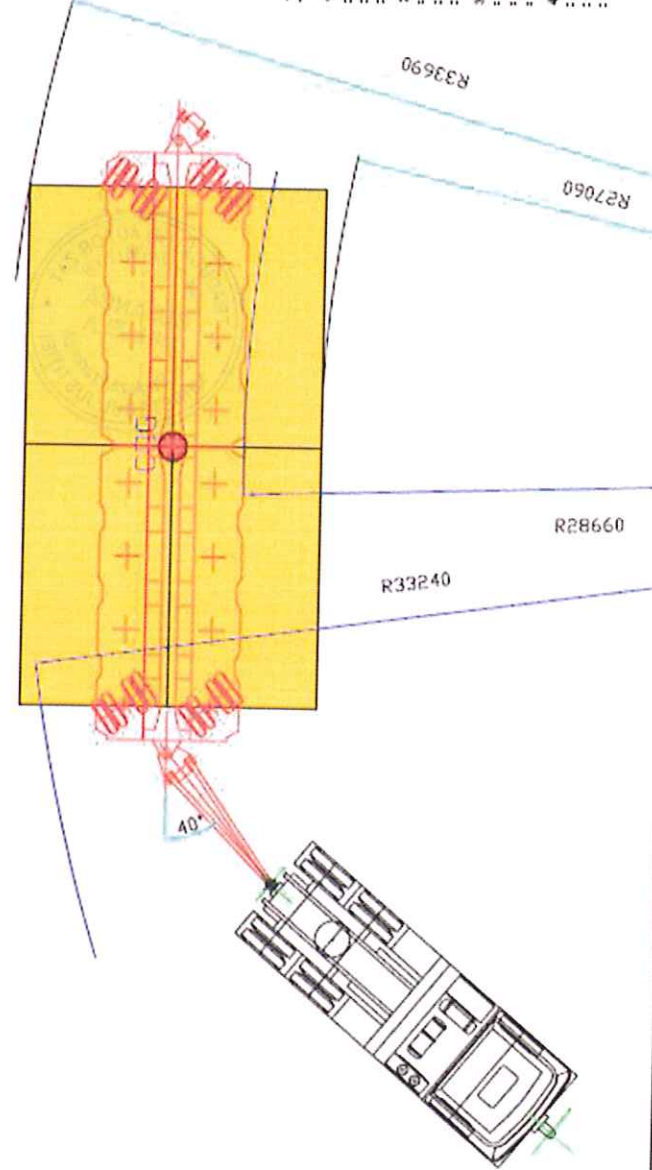
REMARKS

Turning Radii

- 10 Degree turn of
 - : Inner turning - 28650mm
 - : Outer turning - 33240mm
 - : Ring width - 4880 mm
- 20 Degree turn of
 - : Inner turning - 13310 mm
 - : Outer turning - 18370 mm
 - : Ring width - 5060mm
- 30 Degree turn of
 - : Inner turning - 7800mm
 - : Outer turning - 13480 mm
 - : Ring width - 5590mm
- 40 Degree turn of
 - : Inner turning - 5150 mm
 - : Outer turning - 11110 mm
 - : Ring width - 5090 mm

TRANSPORT DATAS

Cargo Name: Cat 785C Tray only
Cargo weight: 22,00 ton
Trailer weight: 28,4 ton
Access weight: 0,00 ton
TOT. WEIGHT: 48,40 ton
Load / axle: 6,05 ton
Load / axle: 3,02 ton
Load / wheel: 0,75 ton
Ground pressure: 1,34 ton/m²



This document and any information or descriptive matter set out in it are confidential and copyright property and must not be disclosed, loaned, copied or used for any purpose whatsoever without prior written permission.

CLIENT / PROJECT:
A N Other

TITLE:
Transport Plan sample

ITEM / UNIT:
Cat 785C Tray only

Drawn by: Dave Bennett
DATE: 02.05.2006

SCALE:
CAD print
DATE: 02.05.2006



Schema pentru cel mai Lat Transport

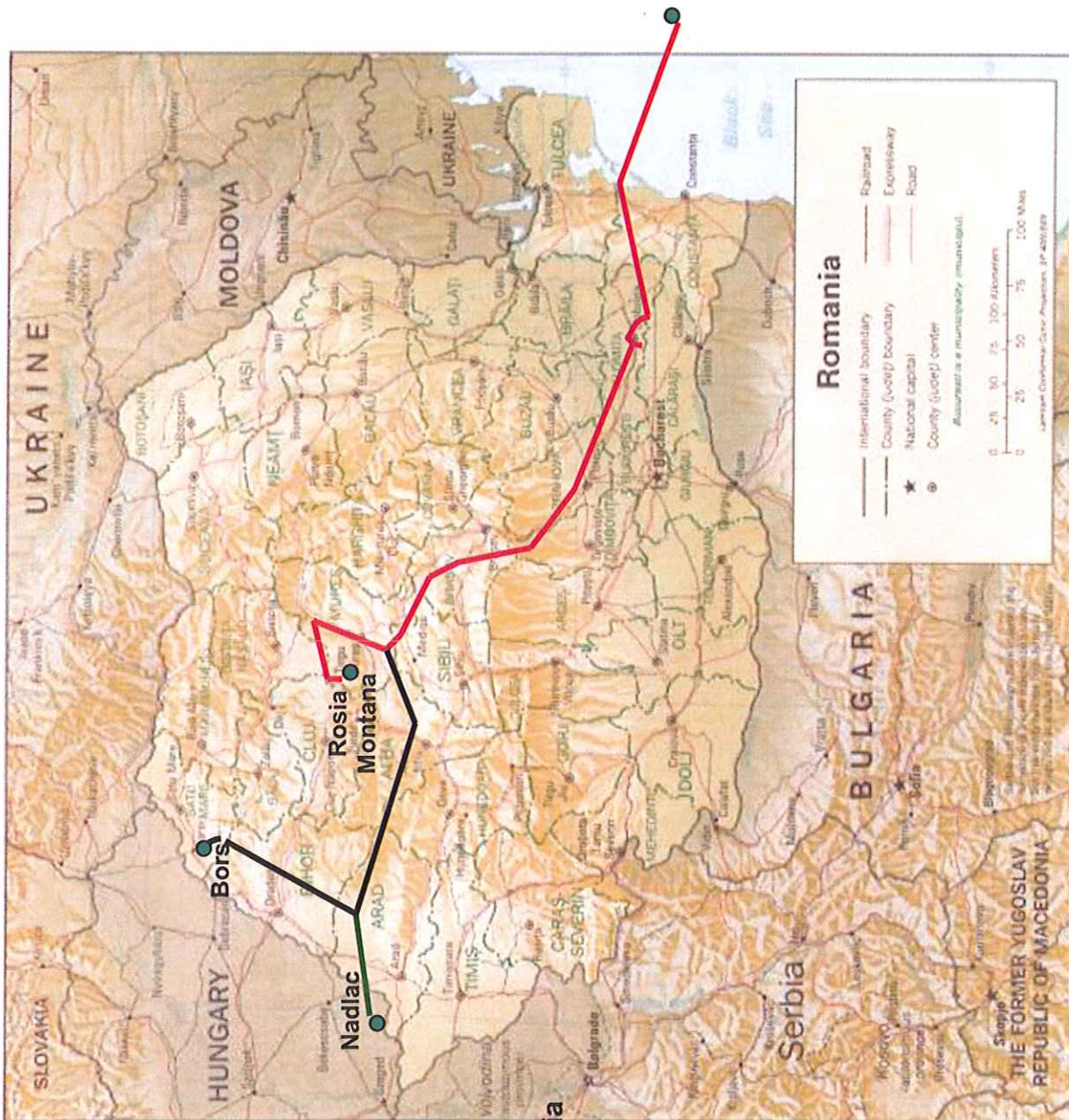
**Selectarea
Rutelor de
Transport
din Romania**

Ruta Principala:

- Constantza
- Slobozia
- Bucharest
- Chitila
- Pitesti
- Rimnicu Valcea
- Sibiu
- Sebes
- Turda
- Abrud

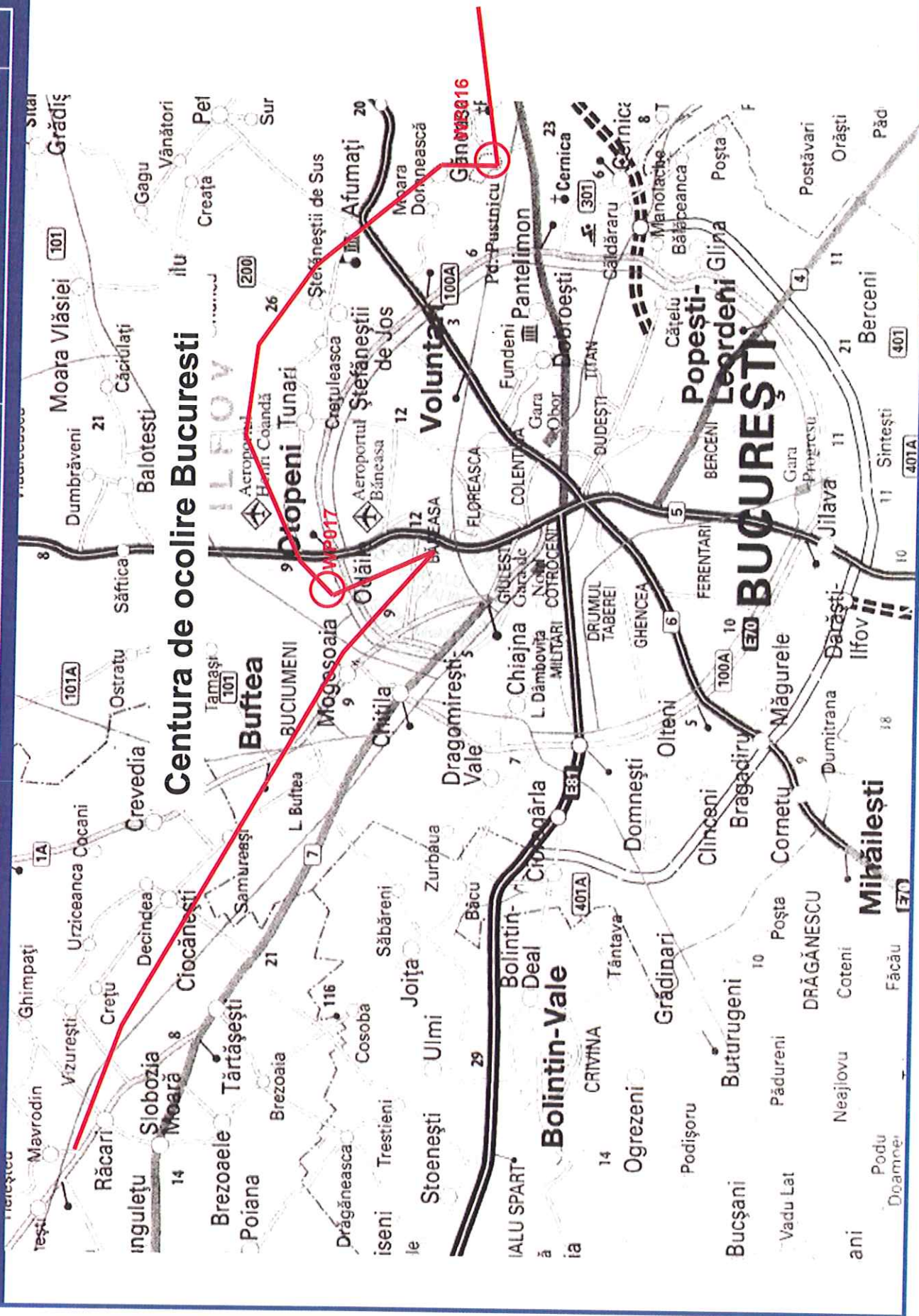
Rute Secundare

1. Bors
Oradea
Arad
Deva
Alba Lulia
Turda
Abrud
2. Nadlac
Arad
Deva
Alba Iulia
Turda
Abrud



lesirea din Constanta





Analiza Rutei Principale pentru Incarcatura Proiect Rosia Montana

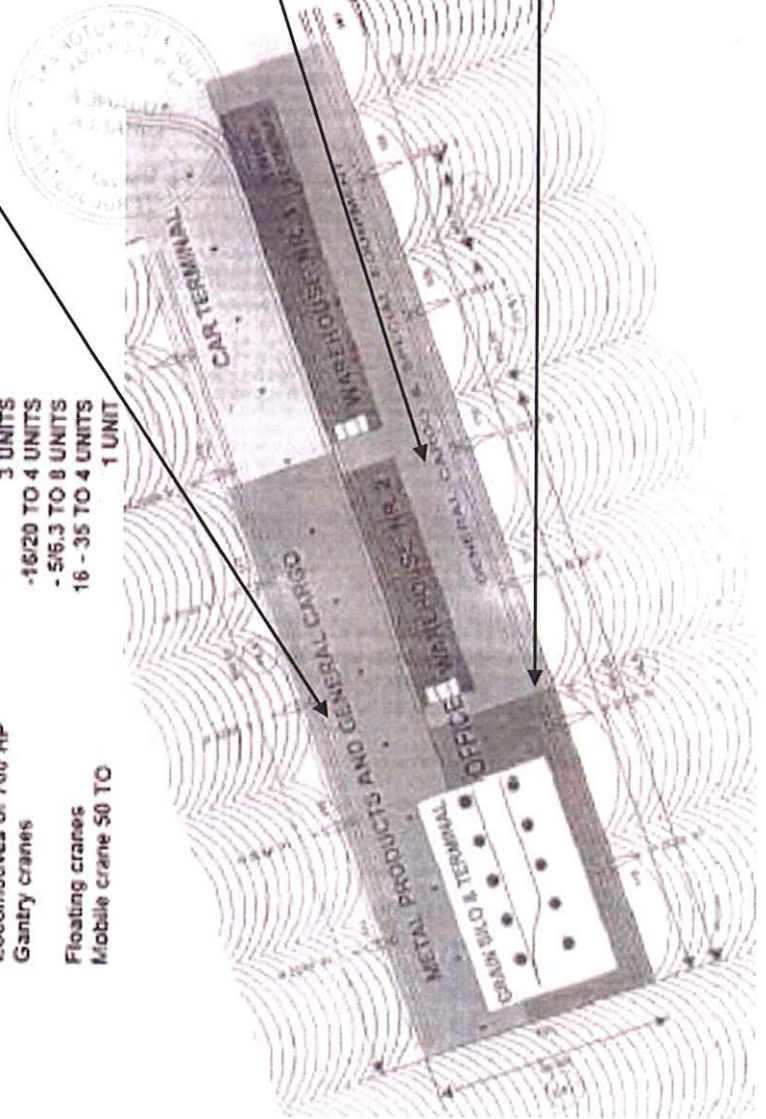
Constanta
|
Medgidia
|
Slobozia
|
Bucuresti
|
Chitila
|
Pitesti
|
Rimnicu Valcea
|
Sibiu
|
Sebes
|
Turda
|
Intersectia Abrud.

820 Kilometrii

Portul de Sud Constanta

MAIN PARTICULARS OF THE TERMINAL

Handling capacity 3 - 4 mil. m. Tons/year
 Area 239911 SQ.M.
 Open storage area 113800 SQ.M.
 Car Terminal 40000 SQ.M.
 Warehouses area 18204 SQ.M.
 Quay length 2200 M.
 Number of berths 11 PCS.
 Draft - 7.0f - 14.5 M.
 Length of Terminal railway 8656 M.
 Locomotives of 700 HP 3 UNITS
 Gantry cranes - 16/20 TO 4 UNITS
 - 5/6.3 TO 8 UNITS
 - 16 - 35 TO 4 UNITS
 Floating cranes 1 UNIT
 Mobile crane S0 TO



Inceputul Analizei din Portul Constanta.

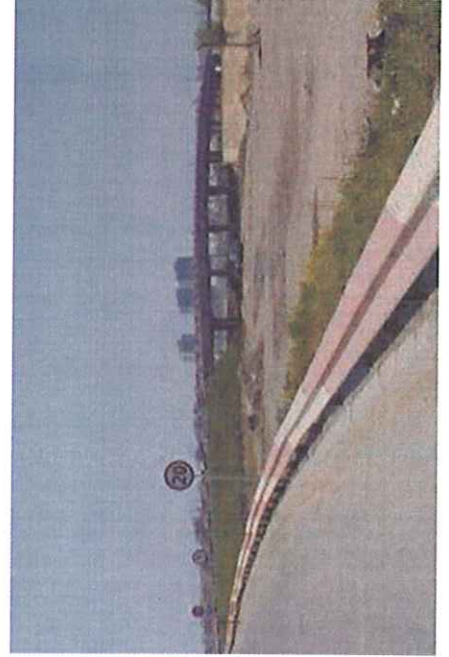
Km 0

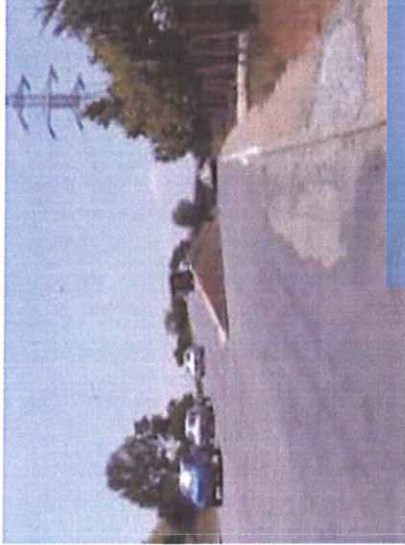
lesire din port peste linii de cale ferata,
prin porti cu o latime de 7.6 m.

Km 1.8 Vireaza dreapta. Drum de 10
m latime construit din beton cu nivel
de reducere la 8 m.

Se continua cu trecere pe podul
principal la km 4.

WP001



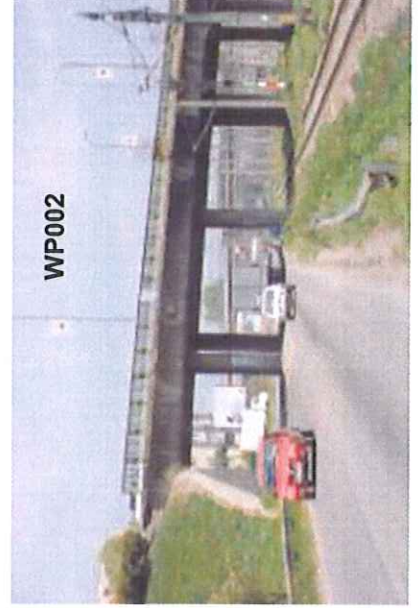


Deplasare pe drum de 7 m latime cu lateralele libere pentru a intra pe drumul principal cu 4 benzi si 12 m latime.

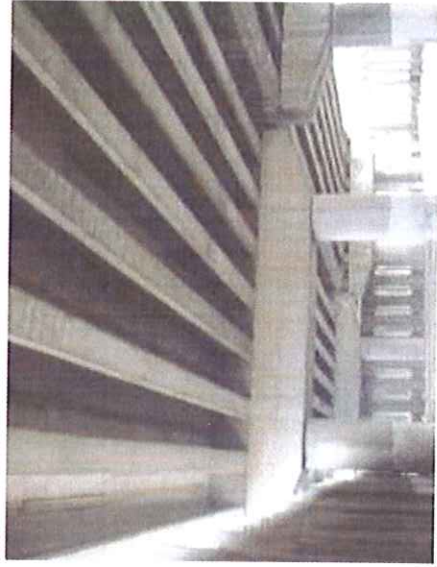
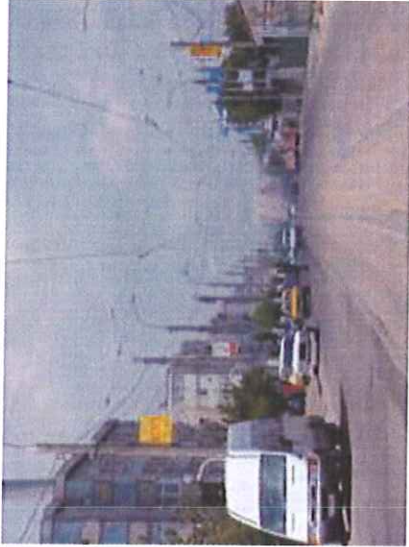


Km 8 Se continua pe podul de trecere peste canal. Pod nou construit din otel si beton

Km 13.2 Intrare in aria orasului Constanta cu un numar mic de linii telefonice si se tine banda de deplasare din dreapta.
Trecere pe sub pod si pe sub conducte cu inaltime libera de 5.8 m.



Se alatura soselei de iesire din oras. Acest drum are linii de tramvai pe ambele parti si se continua pana la km 16.9.



Km 16.9 traversare pe podul peste calea ferata, lung de 500 m construit din beton armat si grinzi precomprimate, dupa cum se poate vedea.

Imediat dupa pod virati stanga.

Continuati sa tineti stanga iar apoi peste 300 m virati dreapta pentru a iesi din oras.

Drum lat de 12 m cu linii de tramvai pe ambele parti dar liber pe centru pe portiune de 7 m latime.

Acesta este drumul principal catre Basarabi.



Km 32 Intrare in Basarabi cu numar mic de linii telefonice. Se continua catre Poarta Alba la km 35.

Km 38.5 Pod de trecere inafara orasului.

Pod nou de 10 m latime, constructie masiva cu trei deschideri intre stalpi (travee) cu sectiune centrala din grinzi de otel)



Km 51.5 Intrare in Medgidia.



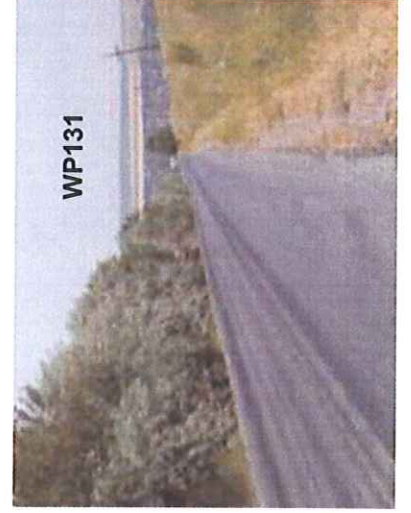
Km 52.5 Intersecție/sens giratoriu virată dreapta și imediat treceti pe sectorul de pod cu o singură deschidere de 19 m, iar apoi țineți dreapta către drumul secundar către Tortomanu.



Km 60 aproape de Tortomanu panta de 9-10%

Km 61.5 după trecerea de satul Tortomanu drumul se reduce la 6 m lățime și prezintă denivelări.

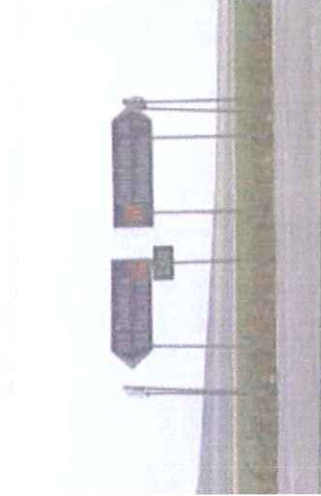
Km 67.7 Panta semnalizată de 10% (wp 132)



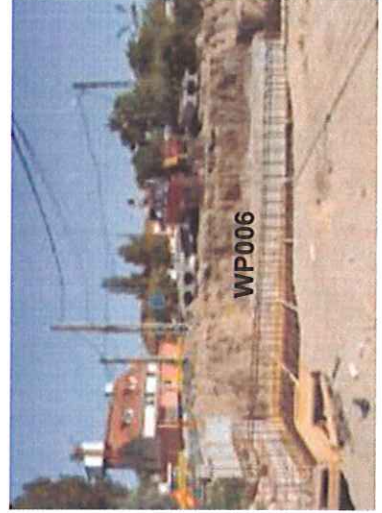
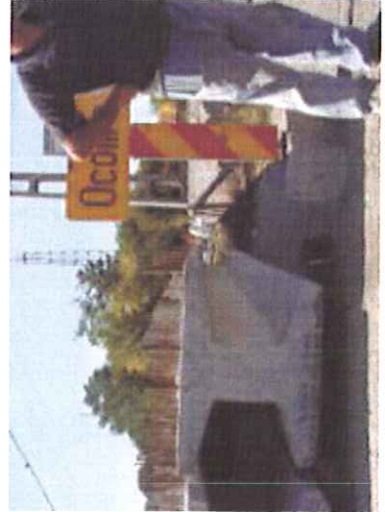
Km 74.7 Linii de înaltă tensiune poziționate la înălțime mică lângă Tepeș Voda (wp 133)

Km 80.5 Dupa Tepes Voda, se revine pe drumul de la Constanta catre Slobozia si se trece pe sub liniile de inalta tensiune cu minim 12 m loc liber.

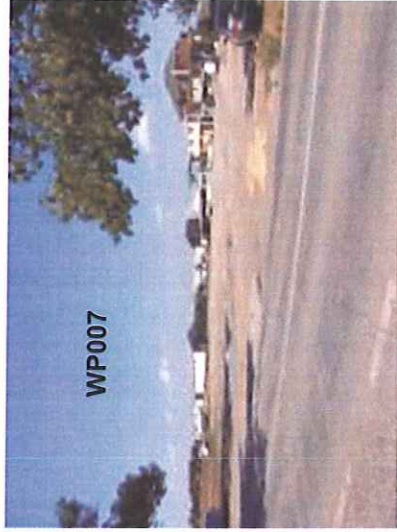
Intersectia a fost in mod special largita pentru intoarcerea autovehicule cu mai multe roti de comun acord cu contractorii locali ce transporta incarcaturi grele.



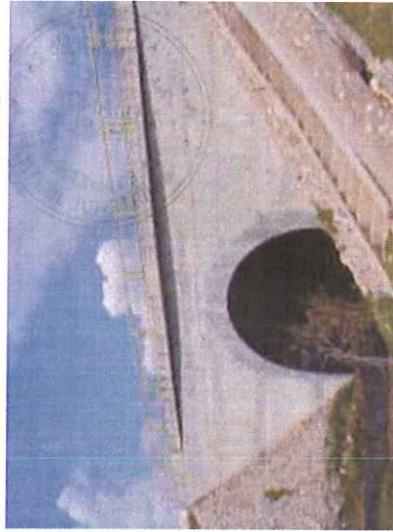
Km 88 Galbiori
Sector de drum tipic de 1 m grosime cu sectiuni din beton armat solide.
Construcție noua.



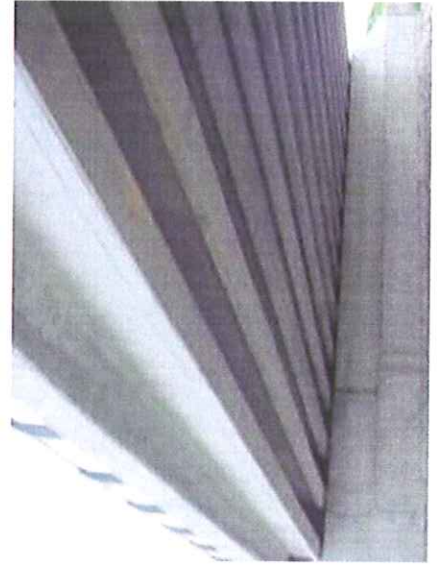
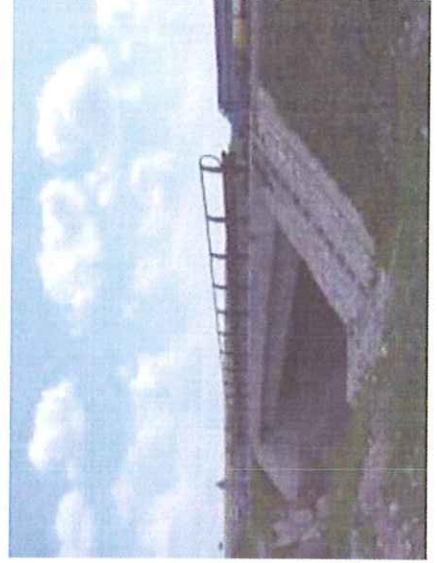
Km 89 Posibil punct de oprire peste noapte. Teren si intrare buna.



Km 94 Pod de 12 m latime, constructie cu un singur arc.



Km 99 Linii de inalta tensiune 300/500kv (wp 008)



KM 101 Exemplu bun de pod nou cu o singura deschidere. Grinzi din beton armat de 1.3 m grosime pozitionate la distanta de 1.25c si 25 m lunigme. Drum lat de 12 m.

Km 134 Poarta inalta cu deschidere pe ambele sensuri pentru gabarit debasit. Spatiu de trecere de 8m.

Km 135 – 136 pod peste Dunare. Fotografierea nu este permisa de catre Politie.

Km 148 Posibil punct de parcare peste noapte pe ambele parti ale drumului.



Latimea drumului de 10 m si nu exista aproape deloc linii telefonice pana la calea ferata. Dupa trecerea caili ferate multe linii stradale de curent si telefonice cum sunt de obicei in toate satele si orasele.

Aceasta cale ferata cu 3 linii are doua linii electrificate la o inaltime de 5.8 m inaltime. Desi aceasta trecere pare a fi cu denivelari nu exista nici un pericol pentru transport. Liber pe 8 m latime.

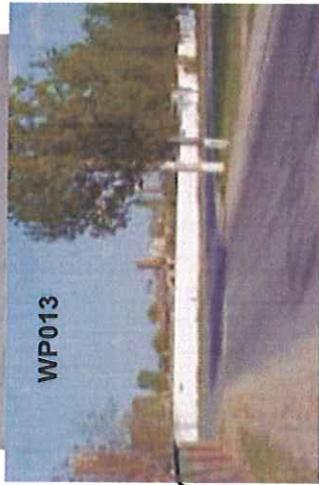


**Km 184- Km 188.3. Slobozia – oras mare.**

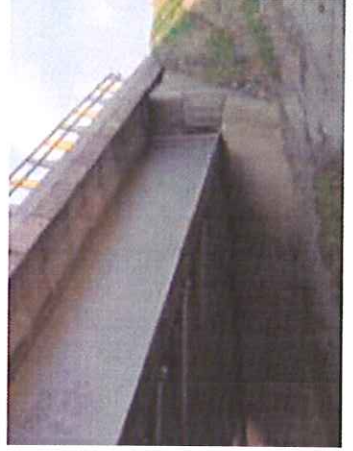
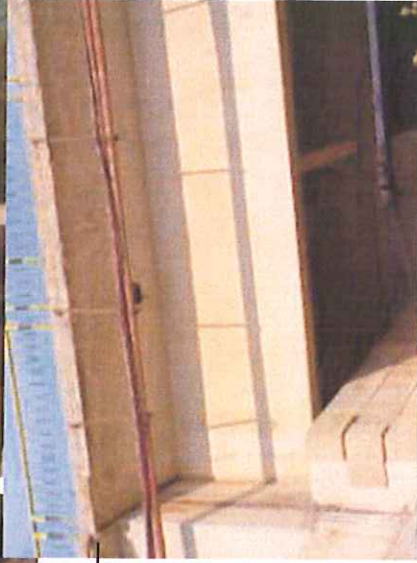
Nu este centura ocolitoare a acestui oras din cauza unui pod pozitionat la o inaltime de 4.9 m dar drumul este lat de 18 m pe toata lungimea lui si nu exista linii ce trebuie ridicare.

Km 247 Urziceni. Intrare pe centura pentru camioane prin viraj dreapta la 90 de grade pe drum de 10 m latime, apoi viraj stanga pe drum de doar 7 m latime dar cu banda de refugiu pe fiecare parte si cu deschidere larga. Acest lucru nu ar trebui sa fie o problema pentru vriaje. Drumul se lateste la 10 m.

Km 250 Centura se termina si se vireaza stanga pentru a intra pe drumul principal catre Bucuresti.

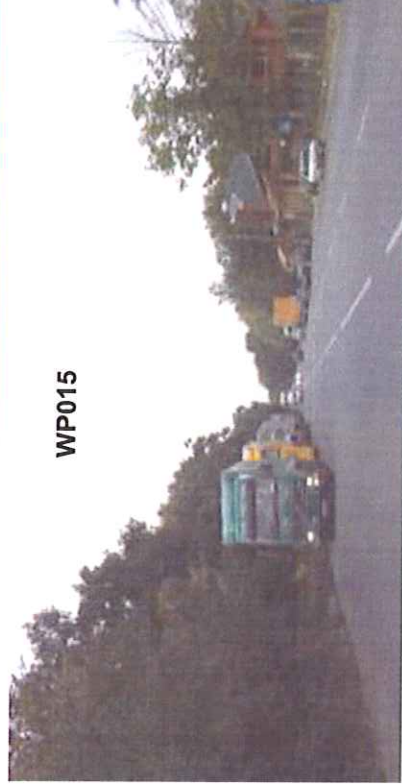


Km254 Pod important peste raul lalomita. Podul se imparte in doua benzi separate de trafic. Sectiuni de pod masive de 2 m inaltime si groase de 50 cm, 5 sectiuni de 25m, O banda este inchia acum pentru reparatii (Mai 2007).



Km 272 Pod din otel cu lungime de 50 m. 6 tarverse cu latime de 50 cm si 150 cm inaltime.

Kim 276 Punct de parcare peste noapte pentru camioane. Ultimul inainte de intrarea pe centura Bucurestiului.

**WP015****Kim 278 Sinesti.**

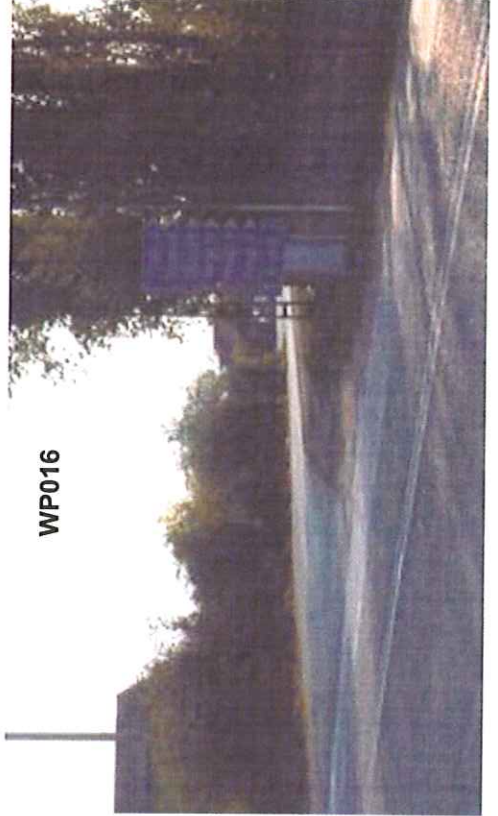
Desi acesta este drumul modernizat de 12 m latime, in cateva locuri de aici pana la centura Bucurestiului sunt linii de curent stradale si telefonice pozitionate la inaltime joasa ce vor trebui ridicate.

Vor fi intarzieri aici si masuri suplimentare de siguranta vor trebui luate.



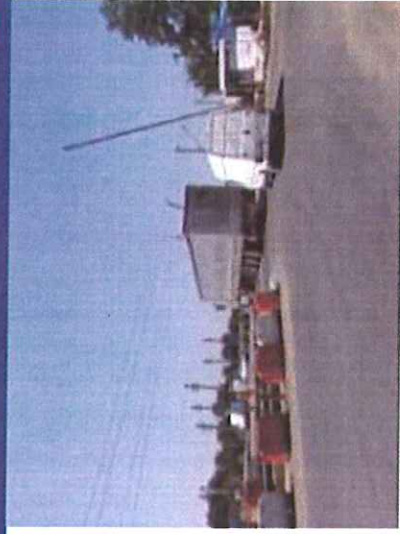
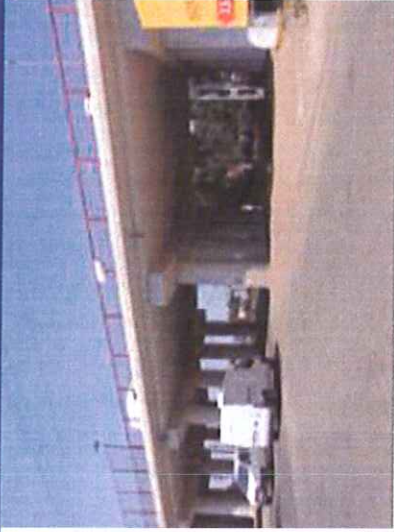
Kim 294 Pod cu o singura deschidere. 15m deschidere solida din traverse din beton armat 70cm x 1m.

Kim 297 Inceputul centurii Bucurestiului. Din autostrada de 12 m se trece la un drum de categoria a 2-a, in foarte bune conditii de alfel, dar acest drum este extrem de ocupat cu incarcaturi grele de-a lungul intregii zi. Se recomanda traversarea pe timpul noptii pentru incarcaturi late.

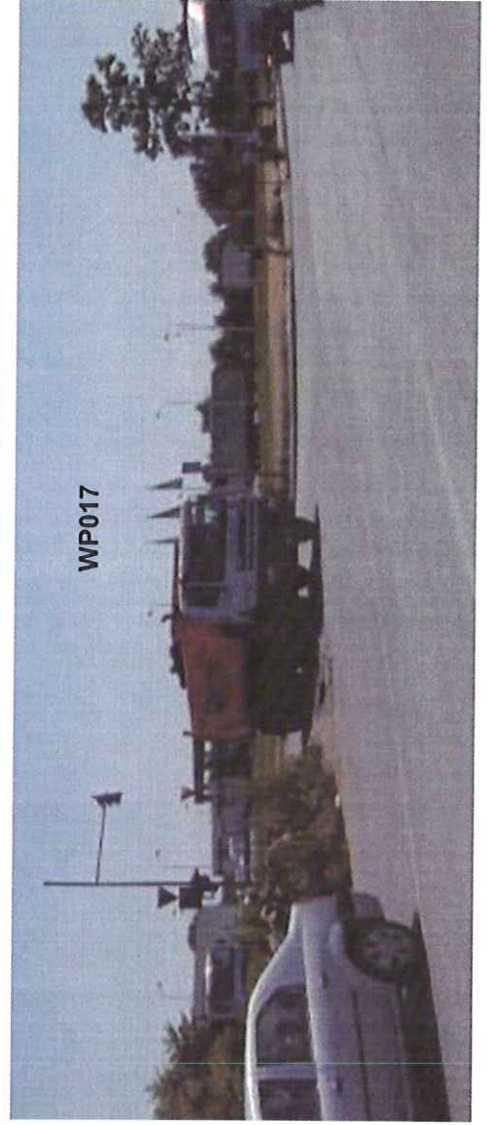
**WP016**

Km 310 Centura
ocolitoare a
Bucurestiului. Trecere pe
sub cale ferata
electrificata.

Trecere pe sub pod cu
deschizatura de 6.1 m,
se trece peste linii si se
vireaza stanga.

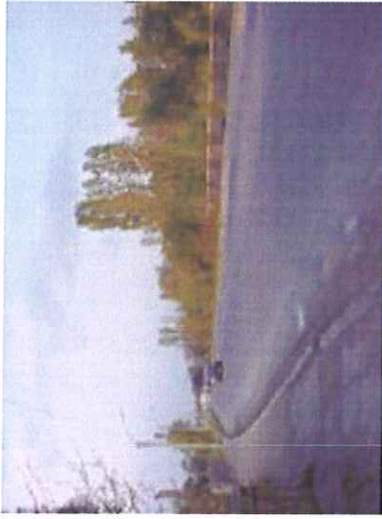


Km 314 Sfarsitul centurii
pentru camioanele de
tonaj mare. Camioanele
vireaza dreapta de obicei
dar un pod pozitionat la o
inaltime de 4.9 m
restrictioneaza
transportul de tonaj
mare. Se vireaza stanga
catre Bucuresti.



Km 317 se vireaza stanga de pe centura si se trece oe drum orasenesc.

Km 319. Pod, 30 m lungime construit din traverse si 1.5 m adancime. Urmand aceasta ruta este o fasie de 1 km de linii de troleibuz ce vor trebui deconectate pe timpul noptii. Tinand banda din dreapta liniile de curent pot fi evitate.



Viraj dreapta.

Km 320 catre intersectia cu drumul principal catre Chitila, viraj dreapta.

Km 322 Sectiune de trecere pe pod de cale ferata 2 x 3 cu travee de 6, 15,6 m constructie masiva cu grinzi de 1 m adancime si 70 cm latime peste care e turnat un strat de 40 cm de beton si asfalt.

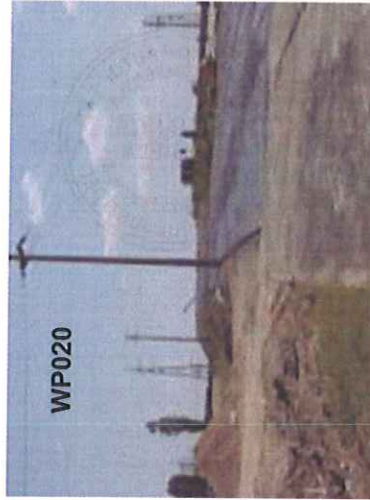


Km 325 Se continua catre Chitila. Sens giratoriu si aspect nou al drumului.

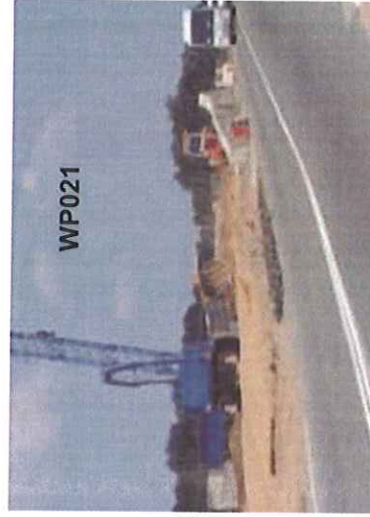


WP019

Km326 si Km 329
Pod nou in constructie
Programat a fi finalizat pana la anul urmator..
De asemenea, trecere pe sub 5 linii de inalta tensiune.



WP020



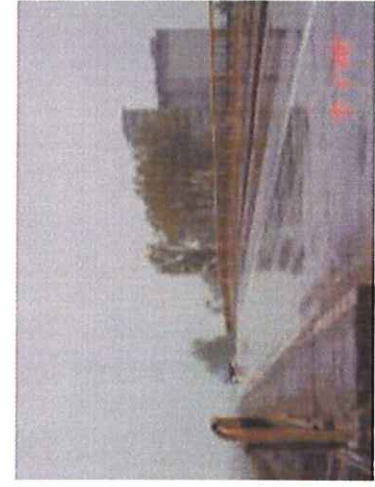
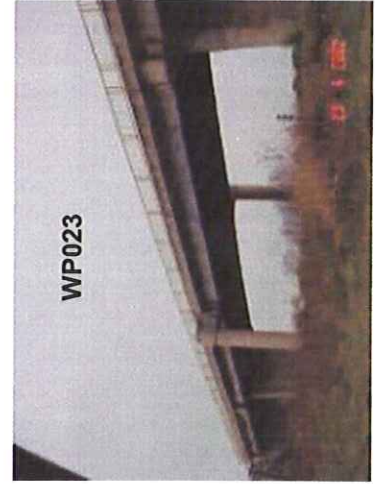
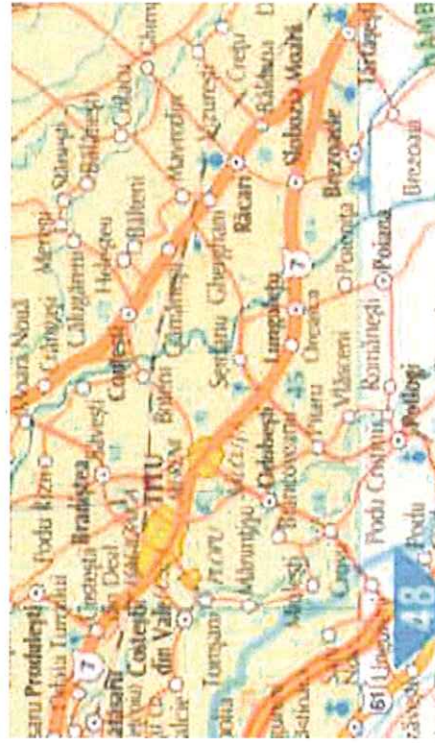
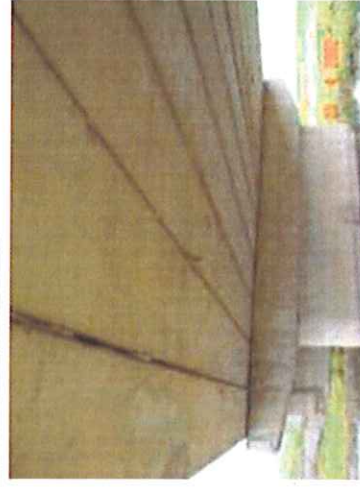
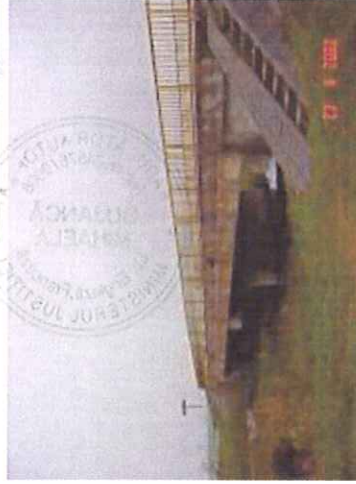
WP021

Km 353 Pod cu trei arcuri cu deschizatura de 15 m fiecare, lat de 8 m si parapeti de 1 m inaltime.



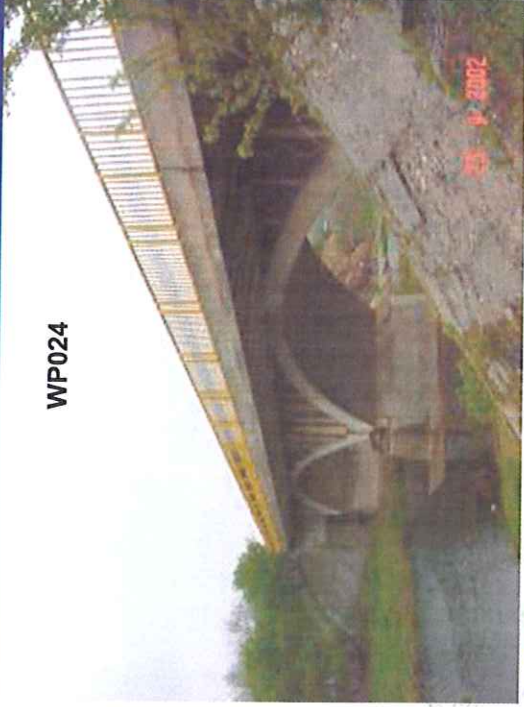
Km 363 Substatie cu linii de inalta tensiune pozitionate la inaltime joasa.

Km 364 Pod cu doua deschizaturi, cu 10 traverse sin beton armat solid de 1m x 1.2m x 15m.



Km 368 Trecere peste cale ferata, construite din beton cu 4 deschizaturi, 25 m fiecare.

Km 378 Matasaru Pod cu 2
deschizaturi in forma de arc in conditii
bune.

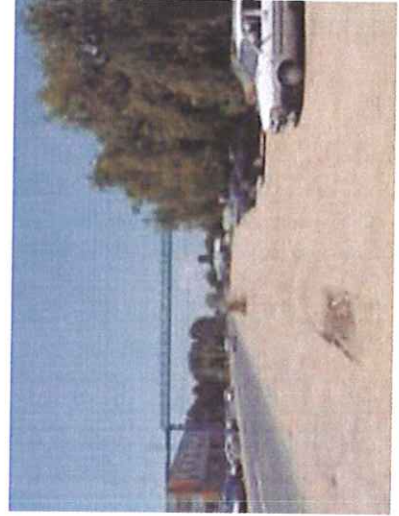


WP024

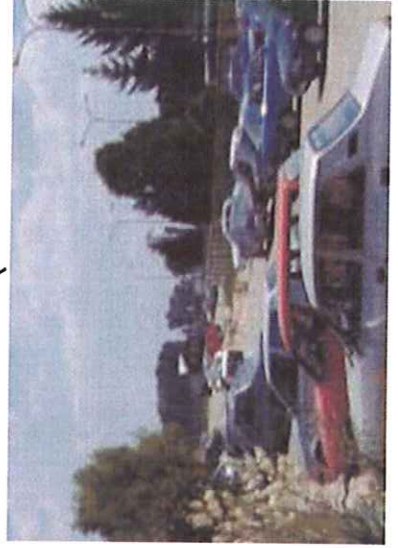
Km 381 4 linii de inalta tensiune
pozitionate la inaltime joasa.



WP025

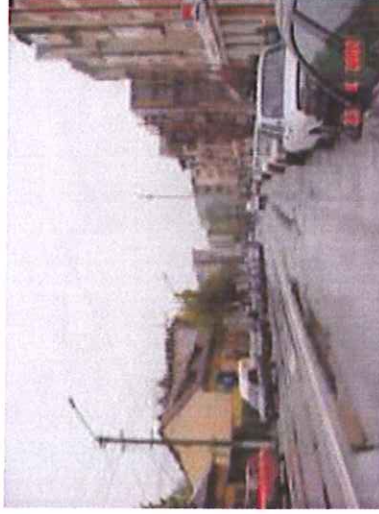


Km 382 Punct de oprire peste noapte.
Vis-à-vis de fabrica Arctic. Pe o parte
a drumului plus parcare de la fabrica
Arctic.



Km 384 Gaesti – nu are centura.

De la un capat la celalalt drumul are 12 latime. Orasul este lung de 4 km si are o multitudine de linii telefonice.

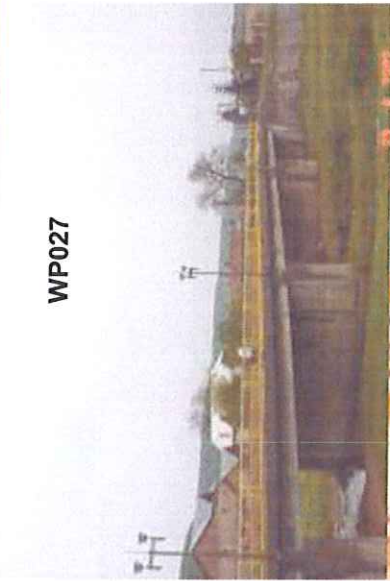


Km 377 Pod cu doua deschideri (travee) in forma de arc cu acelasi model.

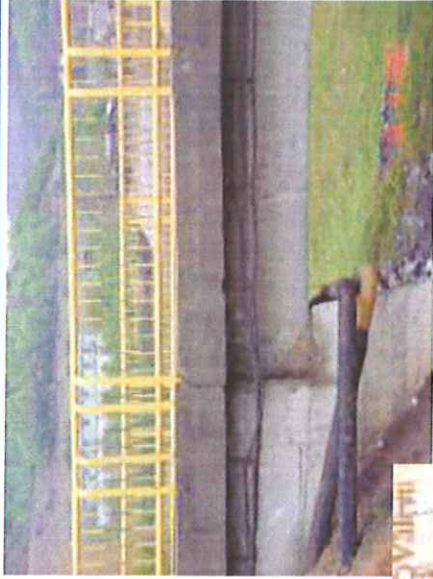


Km 388 Pod cu trei deschideri cu grinzi solide din beton de dimensiunea de 1m x 1.2 x 25m

Km 407 Pod cu 5 deschizaturi
fiecare a 19 m. Constructie
asemanatoare podului anterior cu
diferente numai contraforti si la
piloni.



WP027



Km 420 Pod cu o singura travee in
conditii vizuale precare. Podul are o
unica deschidere de 10 m , 1m
adancime x 1.2 si este usor oblic
fata de directia drumului. Au existat
cateva treceri peste acest pod cu
incarcaturi cantarind 150 tone.

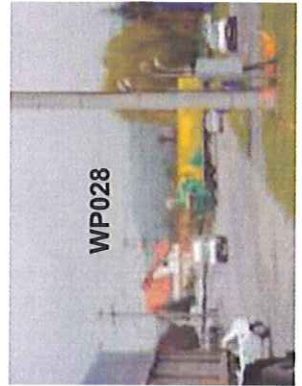


Acesta este singurul pod in conditii
precare de pe toate rutele.

Km 426 pod de trecere peste cale ferata
deschizaturii construite recent 8 traverse grele in forma de T
1.5-m-adancime, 1.25-sectiunea de deasupra, 70-cm partea
de jos x 31 m lungime.

Km 426 pod cu 6 deschizaturi x 33 m pod cu doua benzi
carosabile x 8 m latime

Viraj dreapta catre centrura de ocolire Pitesti, ocoliti statia de
combustibil va intoarceci inapoi aproape pe aceeasi directie
si treceti pe al doilea pod de peste rau. Acest pod este
construit masiv cu 6 travee de 32 m cu grinzi de 1.8
adancime x 70 cm in partea de jos in forma de T.



Km 428 Viraj dreapta pentru evitarea podul peste calea ferata (4.9m) si intrati pe centura Pitesti pentru traficul camioanelor.



Km 429 Traversare pod cu 2 deschizaturi si lat de 12 m



Km 432 Centura construita din beton categoria a 2-a, in conditii echitabile si lat de 7 m. Curba de 90 de grade este dificila pentru trailerul lung dar exista spatiu liber pe marginile drumului din pietris/pamant bine compactat. Trecere pe sub linie de inalta tensiune.



Km 433 (WP30) Sfarsitul centurii ocolitoare.



Km 449 WP32 inceputul urcusului catre zona muntoasa. Acesta este un drum coontinuu serpuit (cu serpentine) de 8 m latime cu benzi de refugiu inguste si parapeti de inaltime mica. In pante, pe ambele sensuri, exista o a treia banda pentru traficul la viteza mica.

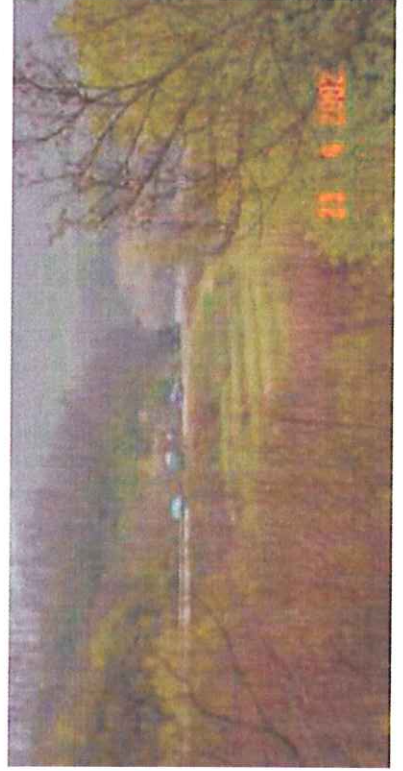
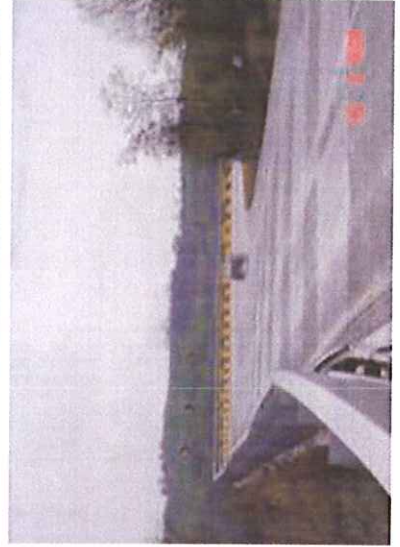
Sunt conditii bune de trafic. Vizibilitatea poate fi sever restrictionata. Acest drum duce catre "Dealul Negru" care este cel mai inclinat de pe toate rutele alese. Tot traficul trece prin aceasta trecatoare, inclusiv transporturi de tonaj mare, Panta maxima este de 10% dar poate sa se intinda pe o lungime de 2 km.

La urcare si la coborare exista cateva curbe periculoase (curbe ac de par) ce necesita putere si tractiune maxima pentru transportul de tonaj mare. In timpul inspectiei transportul de tonaj mare de mai jos a fost observat in zona muntoasa.

Greutatea transportului de 120 tone si folosirea unui singur transportor de 600 cai putere . O parghie in forma de S hidraulica ar trebui folosita pentru a negocia curbele de 180 de grade.

Lungimea transportului 28 m. Aceste multe coborari si urcusuri de 8% si intermitent portiuni de panta de 10% continua pe o lungime de 40 km pana la Ramnicu Valcea.

Km 455 WP33 Parcare TIR cu combustibil si cazare.





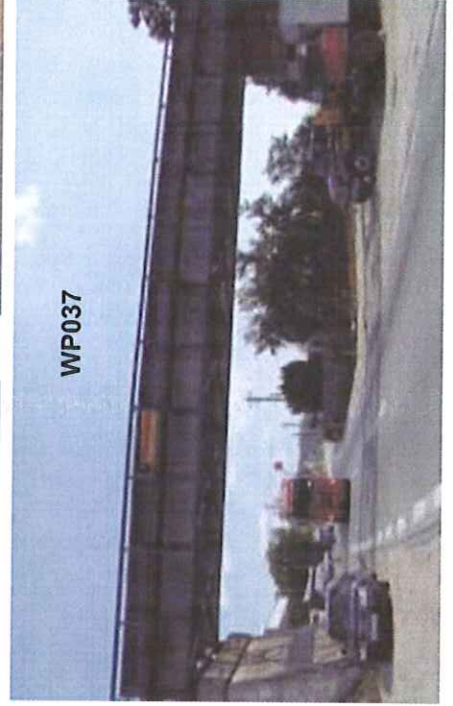
Km 471 Pod cu 6 travee a cate 25 m fiecare



Km 482 Pod cu trei travee la Budesti. Travee de 20 m, 8 m latime, grinzi standard din beton armat de 1 m inaltime si 1.25 m latime.



Km 483 Trecere pe sub vechiul pod de cale ferata cu gabarit liber de 5.6m.

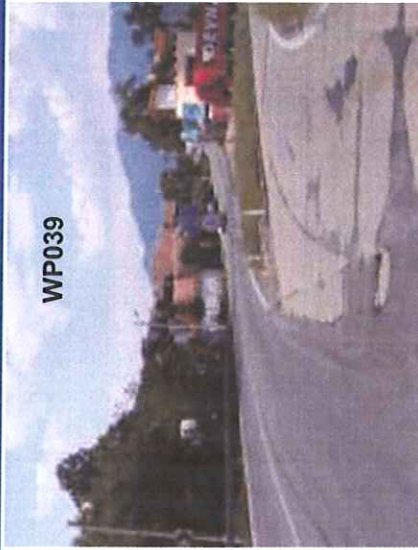


WP037

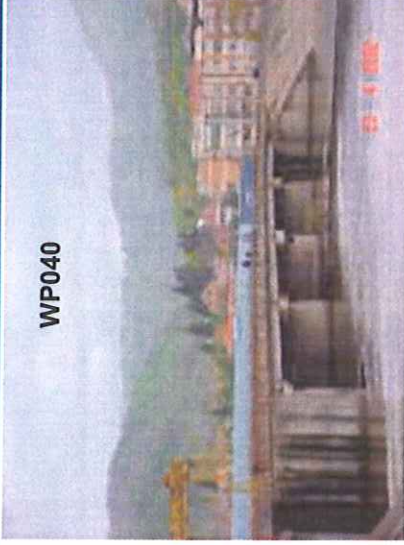
Km 491 Viraj dreapta pentru centura Ramnicu Valcea pe drumul spre Sibiu.

Km 504 Centura pentru Calimanesti viraj dreapta pe drum de beton in stare foarte buna si
Km 506 trecere peste podul de control al raului, viraj stanga pe noua centura catre Jiblea

Circulatie pe partea cealalta a raului pe o lungime de 6 km, trecere pe podul de deasupra caii ferate si imediat urmeaza pod pentru controlul raului similar cu cel dinainte intrand din nou pe drumul principal catre trecatori muntoase, viraj dreapta la Km 512 si imediat trecere peste un pod cu trei deschizaturi.



WP039



WP040



WP041



Km 517

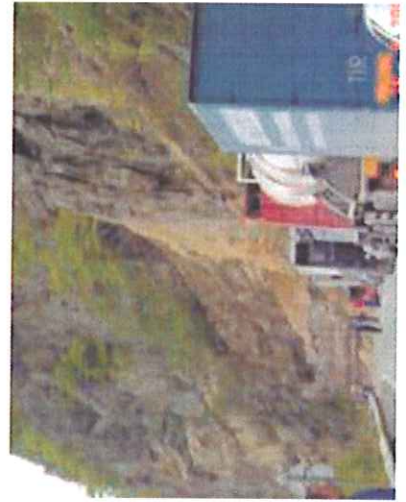
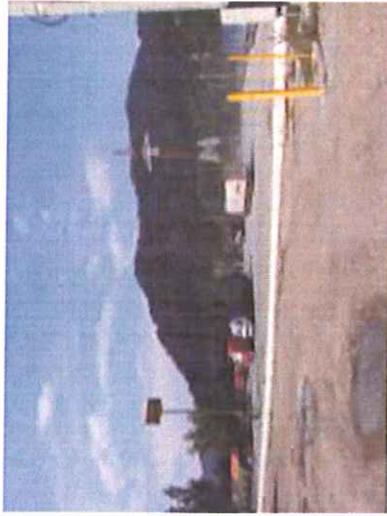
Pod cu trei deschizaturi in forma de arc.

Km 521 Punct important de oprire cu facilitati complete.

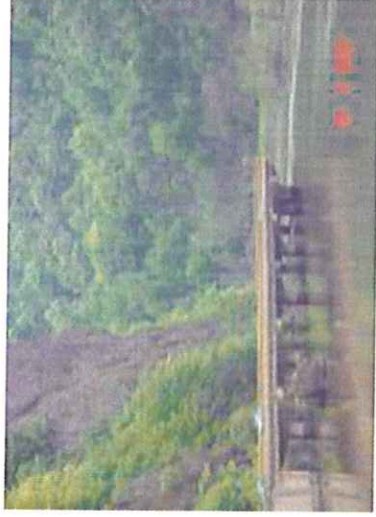
Aceasta sectiune de traseu de aprox 32 km are multe treceri peste poduri mici, unduiri ale drumului cu restrictii de vizibilitate. In general drumul are 8 m latime si pastrat in stare buna.

Km 525

Pod cu trei deschizaturi in forma de arc.



KM 552 Drum suspendat lung de
150 m.



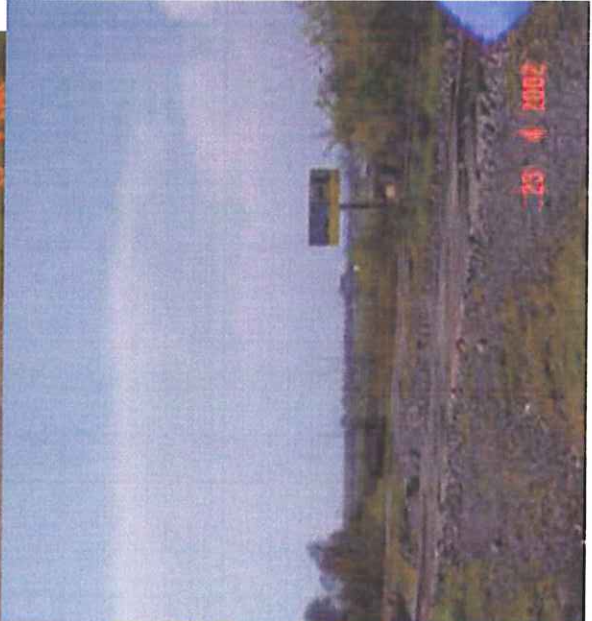
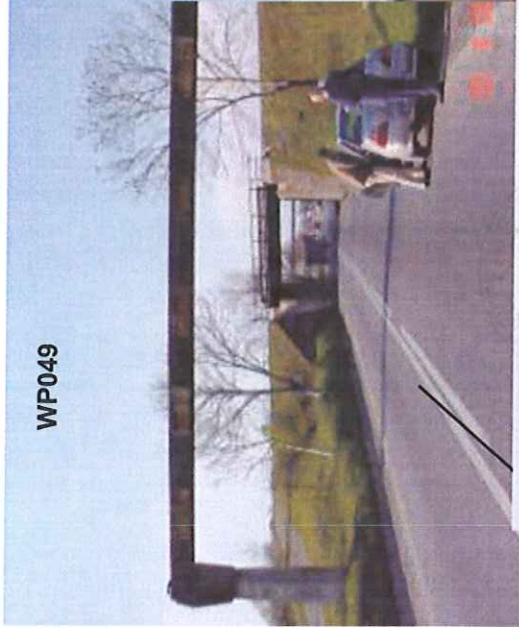
Km 553 Drumul se imparte in doua benzi separate pentru a trece pe sub podul arcuit dupa cum se poate vedea. Latimea drumului este de doar 5 m dar are un gabarit liber de 8 m, Acest pod este transversal pe directia drumului si creaza o restrictie de latime.. Centrul arcului este la 6.6 m inaltime si arcul are o latime in partea de jos de 12 m. Spatiu de liber pentru o incarcatura de o inaltime de 6 m este doar de 2 m. Aceasta este una dintre restrictiile pentru incarcatura de inaltime si latime mare. Inaltimea maxima pentru incarcatura lata de 6 m este de 5.4 m. Restrictii de drum pe timpul sfarsitului de saptamana si a sarbatorilor publice.



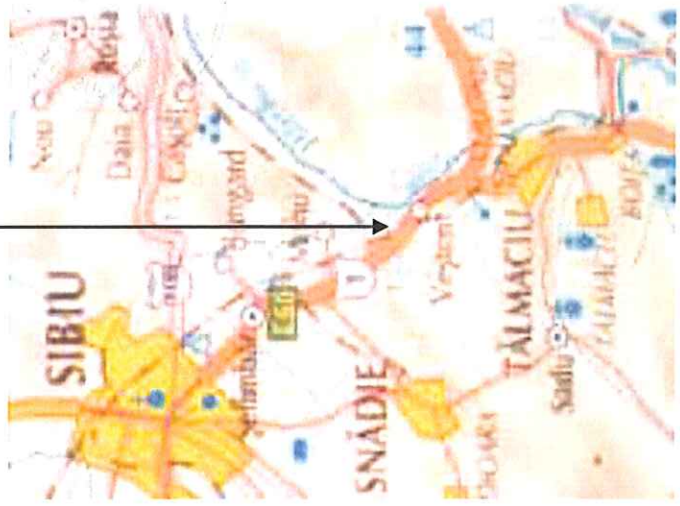
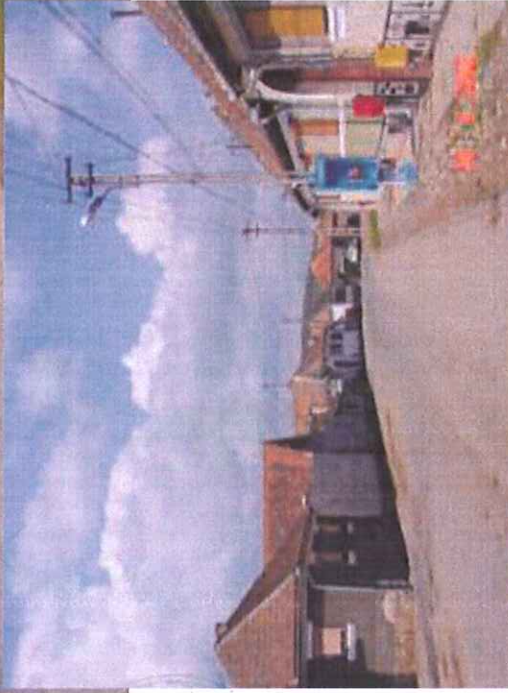
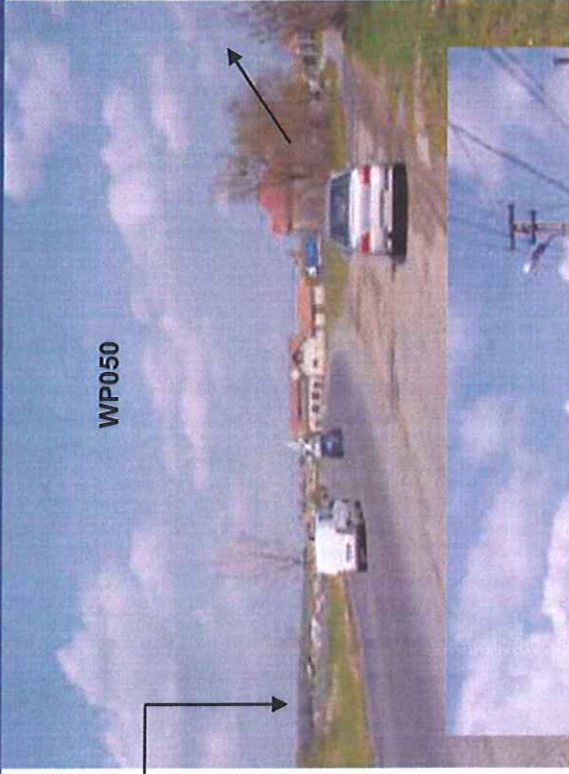
Km 572 Pod de cale ferata amplasat la inaltime joasa de 4.9 m

Drum ocolitor in partea stanga.

Trecere peste doua linii de cale ferata cu pietris compactat si apoi se coboara pe partea cealalta. Vor fi necesare aici cateva lucrari de indreptare pentru trailerele lungi cu mai multe roti cu miscari de suspensie limitate (55 cm). Drumul ocolitor este protejat de bariera blocata. Problema discutata cu oficialii cailor ferate locali care au precizat ca trecerea va trebui coordonata cu biroul de control al Cailor Ferate Sibiu dar acest lucru se practica destul de des fara intarzieri. Se cere anuntarea cu o saptamana inainte.

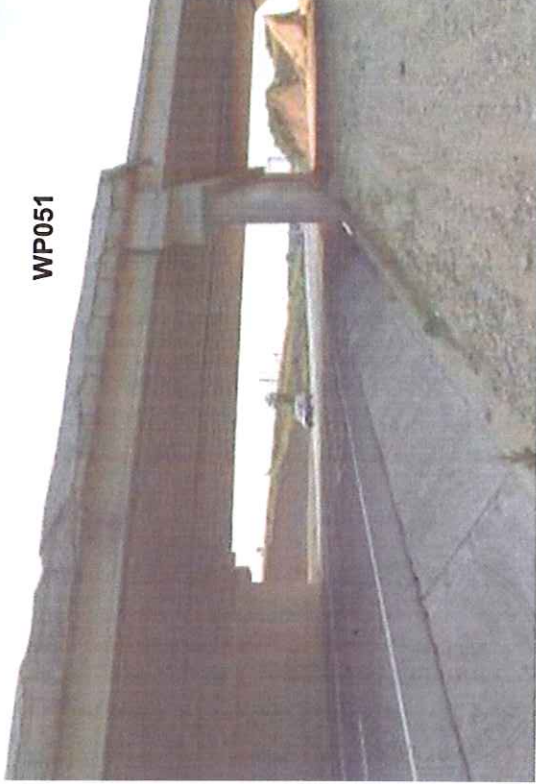


Km 576 Obstacol similar cu pod de 5.1 m. Acest pod poate fi ocolit printr-un sat de pe partea stanga. Sat ce poate fi accesat cu un km inainte de pod printr-o parcare de tiruri. Drumul prin sat este de categoria a 2-a in stare buna si cu o latime suficienta. Cateva linii de telefon si curent pozitionate la inaltime joase. O linie de curent de 3kv va trebui deconectata. Ocolire 2 km cu o trecere peste cale ferata, urmata de o portiune de drum deteriorat. Aici va fi nevoie de umplutura temporara daca nu se va repara.



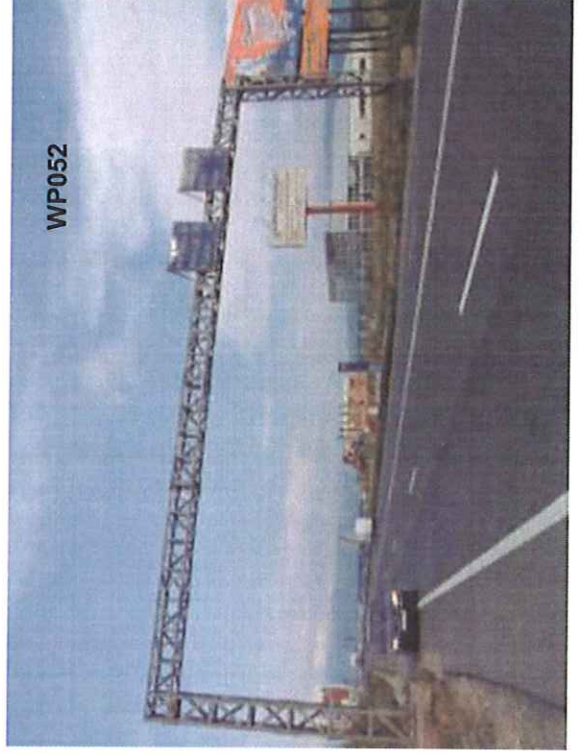
Km 581 Pod nou construit ce trece pe deasupra soselei.
Spatiu liber pe partea stanga a drumului de 5.9 m si 5.6 m pe partea dreapta.

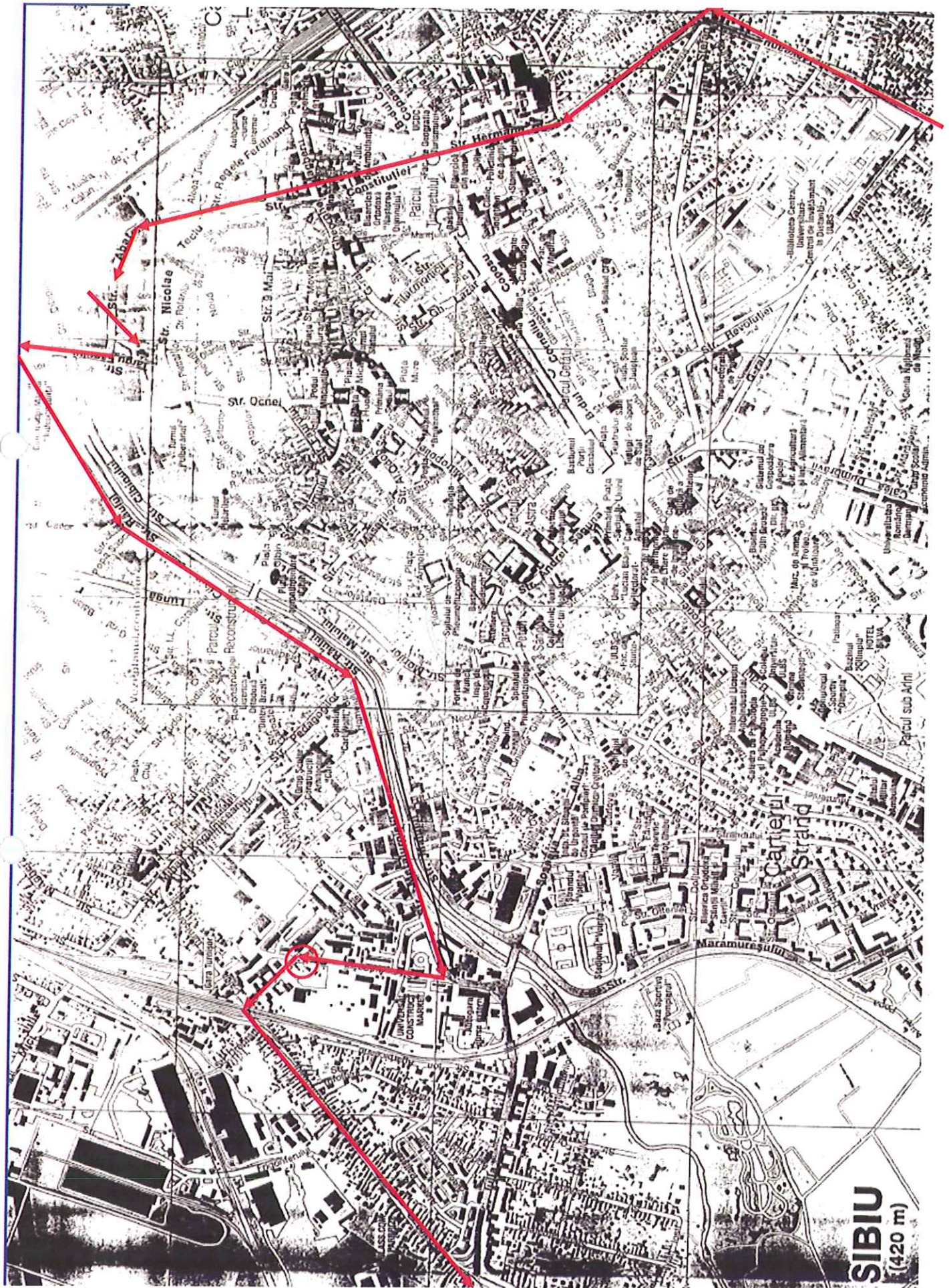
WP051



Km 584 Semnalizare noua pe deasupra soselei. Spatiu liber de 5.7 m.

WP052

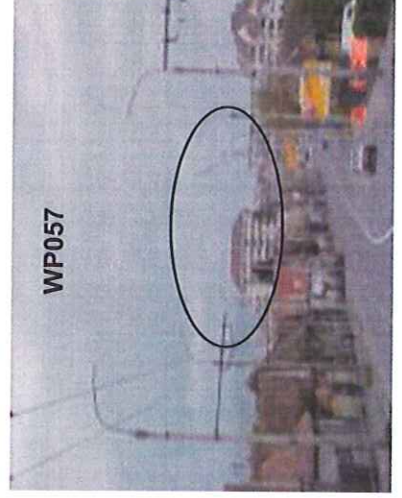


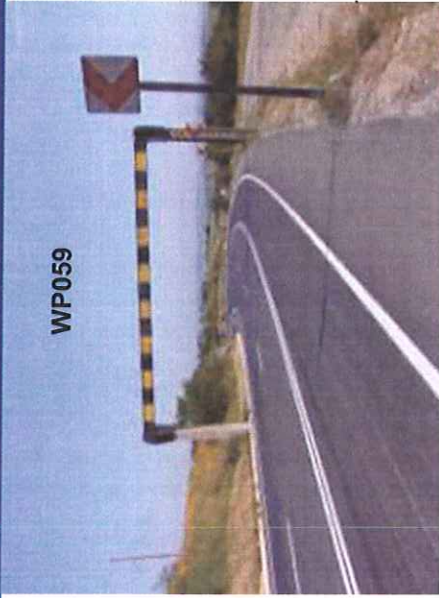


Km 585 Intrare in Sibiu. Drumul prin oras este de 16 m latime si are liniile telefonice si de curent stradale obisnuite cu linii de tramvai pe o parte si la diferite intersectii si de la un capat la celalalt capat al rutei de trecere. Se continua 2 km pe centura iar apoi se vireaza dreapta. Un pod situat la 4.7 m inaltime determina daca este nevoie de ruta ocolitoare. Drumul continua prin oras dupa indoiatoare pana la punctul 056 la km 592 unde este o intoarcere de 90 de grade ce va consta intr-o restrictie severa pentru trailerele lungi. Este posibil ca trailerle cu 20 de linii axiale sa fie partial demontate pentru a intoarce daca incarcatura este lata, datorita portiunii de acces ingusta. Drumul pana la aceasta intersectie este de 14 m dar dupa curba se ingusteaza la 7m. Se continua peste trecerea caii ferate, iar apoi in jos pe drumul ingustat de categoria 2 pentru a intra din nou pe drumul principal catre Sebes la km 593. Drum de 16 m latime cu linii de tramvai pe ambele parti ale drumului. Spatiul liber pe centrul drumului intre suportii din teava este de 5 m la o inaltime de 5.5.

Incarcaturi de tonaj mare si late nu pot trece pe aici in timpul zilei.

Orasul Sibiu va trebui traversat pe timpul noptii intre miezul noptii si ora 04:00 datorita liniilor de tramvai joase.

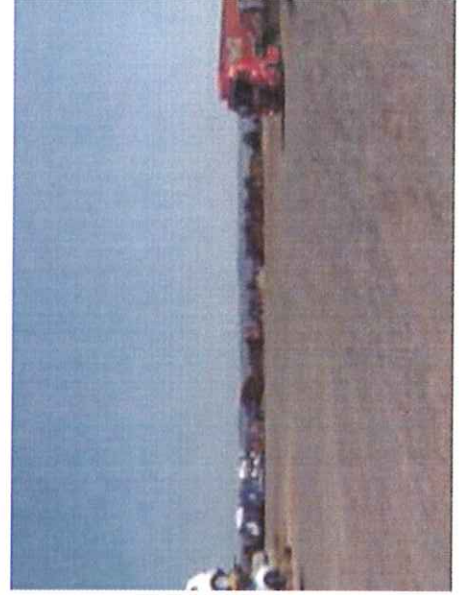
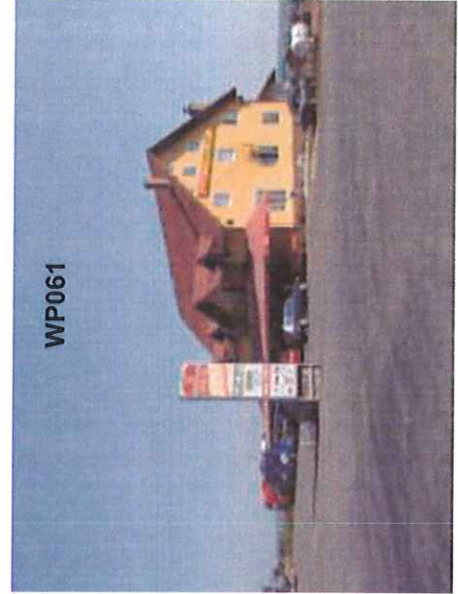




Km 614 Sacel, 2 x protectie pentru inaltimea podului la 5.5m. Podul are un gabarit liber de 6.4 m. Cu toate acestea datorita curbei exista o restrictie de latime la 6.6 m, asta daca nu se trece pe sub pod pe banda din stanga.

Aceste protectoare sunt grinzi de otel plasate in montanti si pot fi indepartate cu usurinta temporar cu ajutorul unei automacarale. Cantareste aproximativ 3 tone.

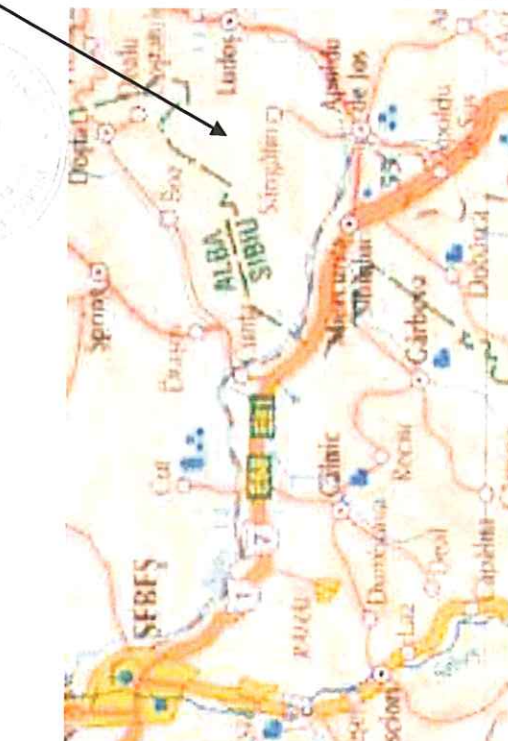
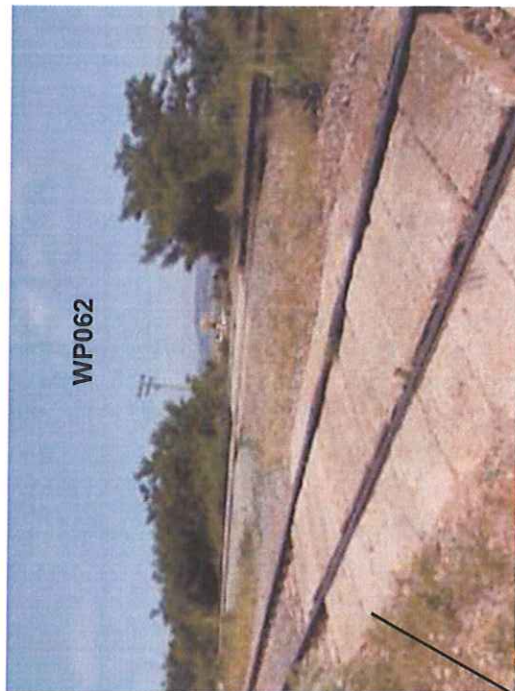
Coborare lunga de 2 km pe o panta de 8%.



Km 621 Punct de oprire cu toate facilitatile incluse , cu exceptia diesel.

Km 623 Pod de cale ferata
pozitionat la o inaltime joasa
de 4.9 metri.

Exista un drum ocolitor in
conditii precare. In apropierea
drumului principal exista o
rampa cu un profil destul de
precar. Acces nou trebuie
construit. Abordarea pantei
este acceptabila dar portiunea
din varf trebuie aplatizata iar
panta reclassificata pe partea
cealalta la o limita acceptabila.

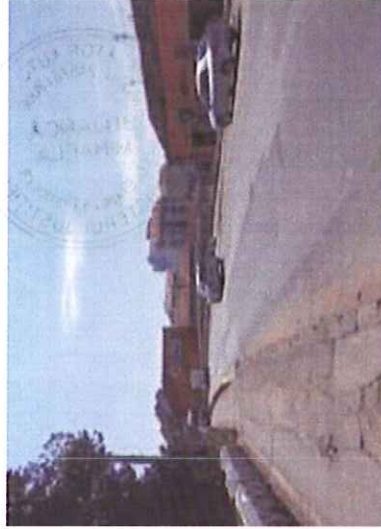


Km 645 Sebes. Nu exista ruta de ocolire pentru camioane pe partea de nord a traseului catre oras. Linii de telecomunicatii obisnuite. Drum lat.



WP062

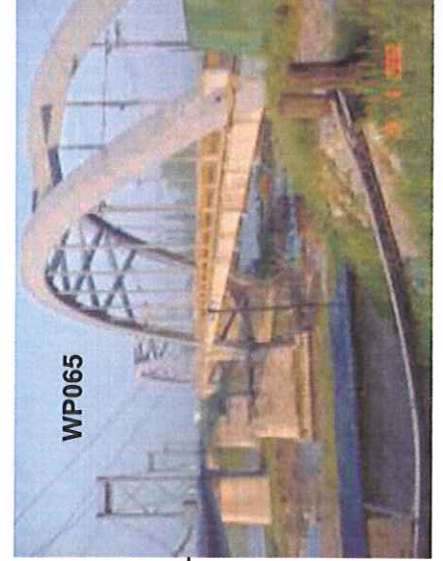
Sfarsitul orasului cu o trecere pe un pod cu trei sectiuni peste raul Sebes.



Km 647 Ne indreptam catre Alba Iulia.



Km 650 Pod cu o singura sectiune.



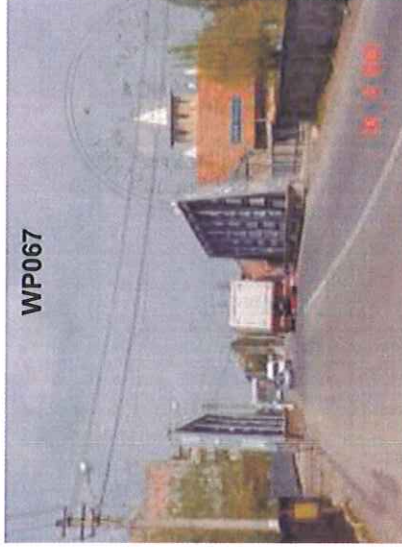
WP065

Km 658 Sectiune lunga de pos la intrare in Alba Iulia. Prima sectiune din beton urmata apoi de sectiune din otel doua arcuri gemene ce trec pe deasupra.

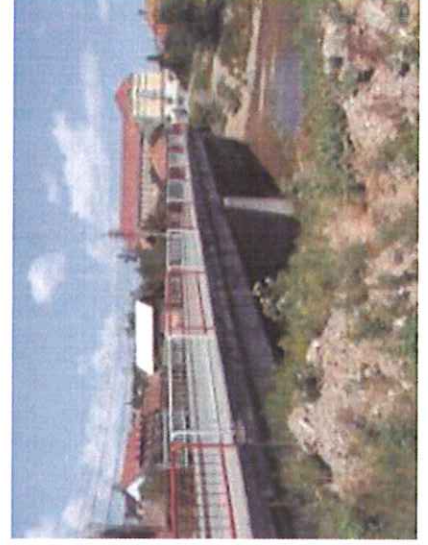
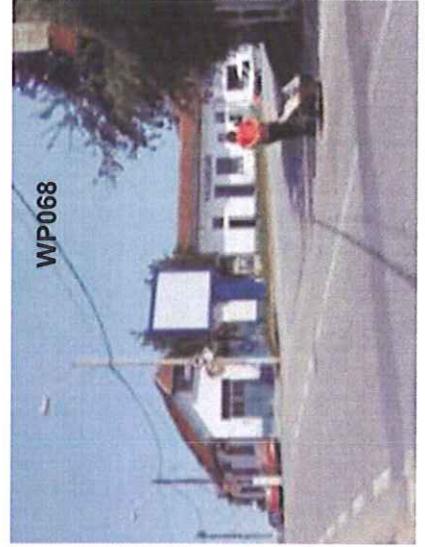
Km 660 Viraj dreapta pentru a intra pe centura de oclorie a orasului. Drum pavat de 7 m latime. Traversarea podului peste cale ferata si iesirea de pe centura la km 668 (WP 66).



Km 680 Intrare Teius peste un pod de otel. 25 m lungime x 8 m latime, 10 grinzi longitudinale 350x140 x 18 mm legate cu grinzi transversale de 80cm si acoperit cu beton armat.



Km 692 Viraj dreapta pentru a intra pe centura ocolitoare pentru camioane a orasului Aiud.



Km 693 Viraj stanga pe podul format din doua sectiuni de 20 m fiecare. Sectiune patrata din grinzi de beton acoperit cu beton armat.

Km 694 Viraj dreapta pentru a revenii pe drumul principal.

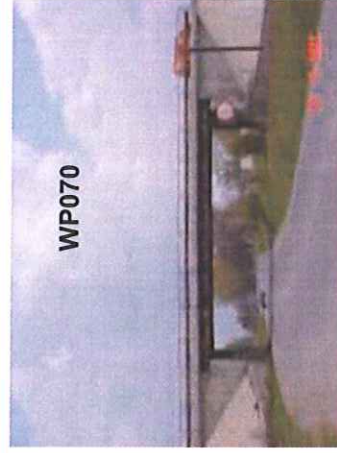
Km 726 Traversarea peste pod cu o singura deschizatura si se vireaza stanga pentru transport de tonaj mare pentru a evita tercerea pe sub pod deoarece are spatiu liber doar de 5m.

Acesta este drumul catre Campeni si este de categoria a 2-a si lat de 7 m.

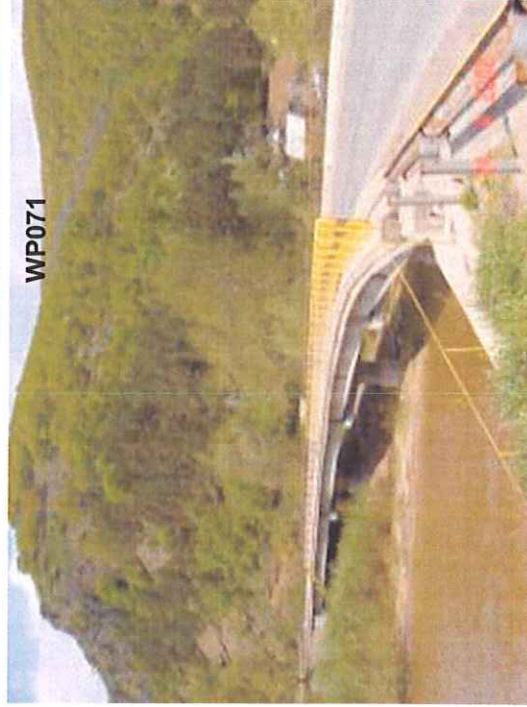
Se continua de-a lungul traseului prin munte Continue on through pe drum national latimea variind de la 6.5 la 8 m.

Drum tipic cu serpentine cu benzi de circulatie fara vizibilitate. Urcasuri si cobarasuri de pana la 6%. Multe sate mici cu linii de curent si telefonie stradale pozitionate la inaltime joasa.

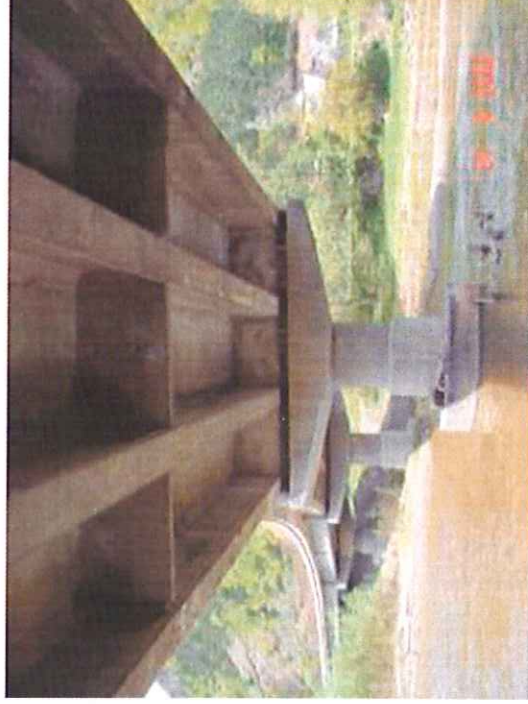
Km 738 Pod peste Raul Aries cu 4 deschizaturi de 33 m fiecare.



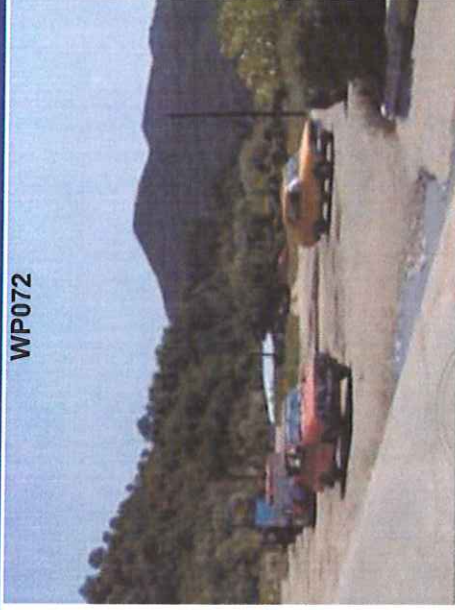
WP070



WP071



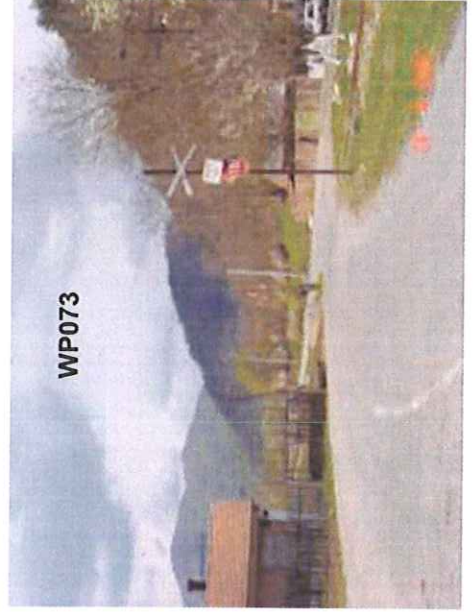
Km 743 Punct mic de oprire ce necesita lucrari de modernizare daca va fi folosit.



WP072



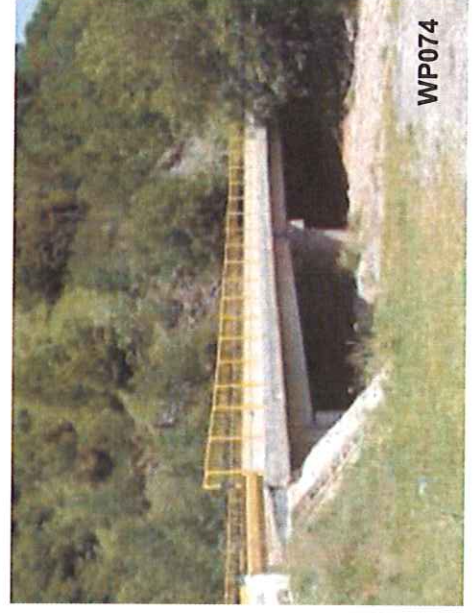
Km 748 Trecere peste o singura linie de cale ferata. Pe aceasta portiune de la Baia de Aries exista sase treceri de cale ferata care sunt in principiu, la fel. Acestea sunt transversale fata de directii drumului si creaza o restrictie in miscare.



WP073

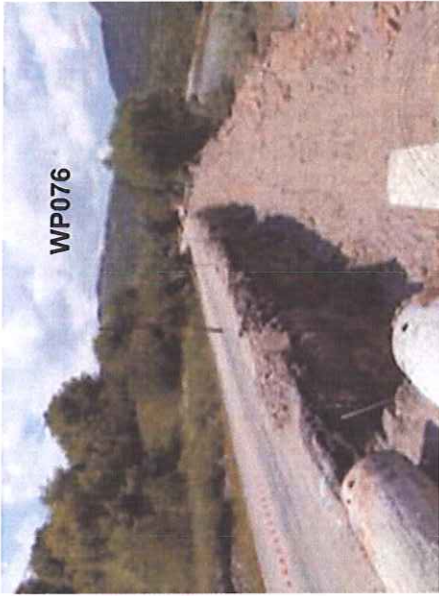
Drumurile au fost largite pe fiecare parte a curbelor pentru le a "intarii" pentru incarcaturi de tonaj mare si late, semne de circulatie vor trebui mutate.

Km 751 si **Km 757** pod cu doua deschizaturi de 15 m fiecare.



WP074

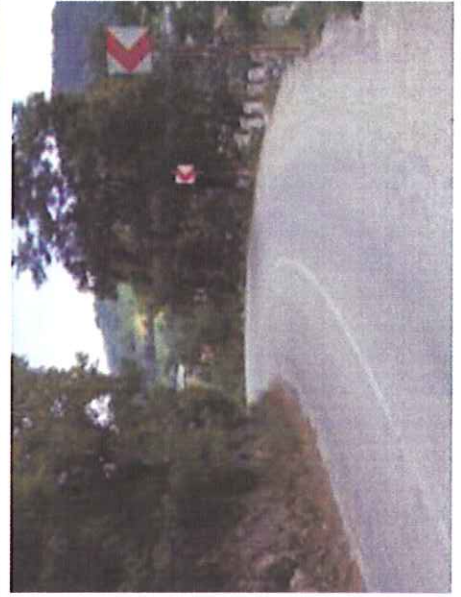
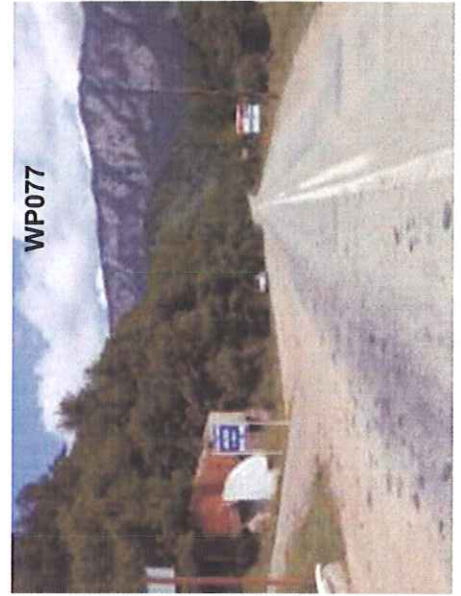
Km 762 (764 si 765) se deruleaza reparatii pentru minimizarea eroziunii prin lucrari de baterie a pilotilor si compactare.



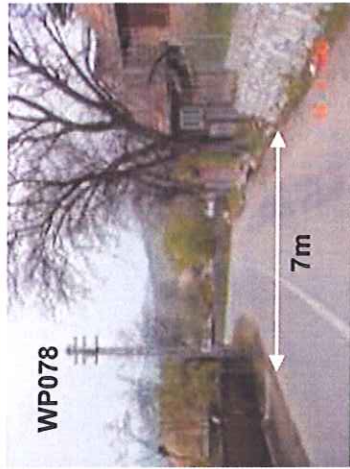
Km 763 Constructie tipica de pod cu 8 grinzi in forma de T de 90 cm adancime x 1.2 in partea de sus si 60 cm latime in partea de jos x 25 m lungime



Km 769 Punct de oprire mic / punct de trecere pentru transporturi late. Exista cateva locuri pe acest drum de la Turda la Campeni similare cu acesta.



Km 786 O curba fara vizibilitate.

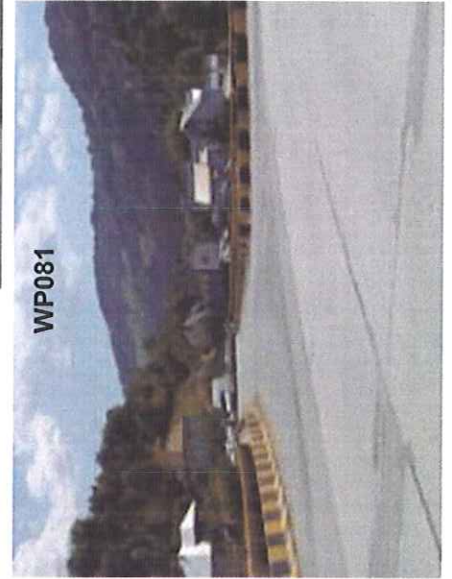


Km 794 Lupsa – drum ingust cu benzi de circulatie ce nu sunt potrivite pentru incarcaturi de tonaj mare lungi si late. Latime maxima aici de 7m.



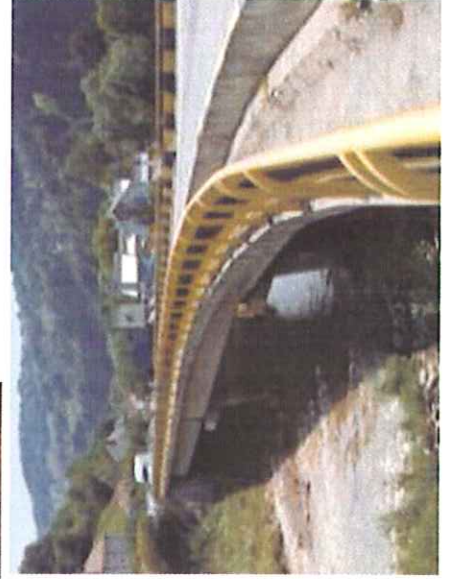
Km 804 Strazi inguste si curbe fara vizibilitate in Campeni.

Linii de telefonie la inaltime joasa.



Km 807 Viraj peste pod catre Abrud.

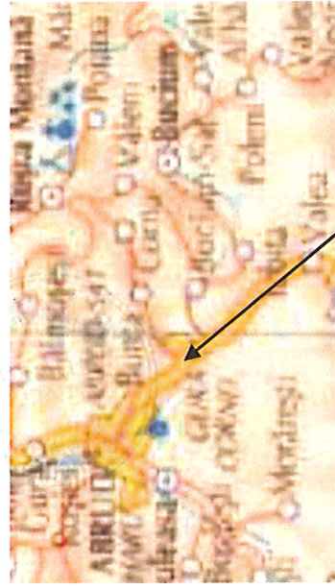
Pod cu trei sectiuni lat de 8 m si deschiderile dintre stalpi fiind de 15 m fiecare in stare buna.



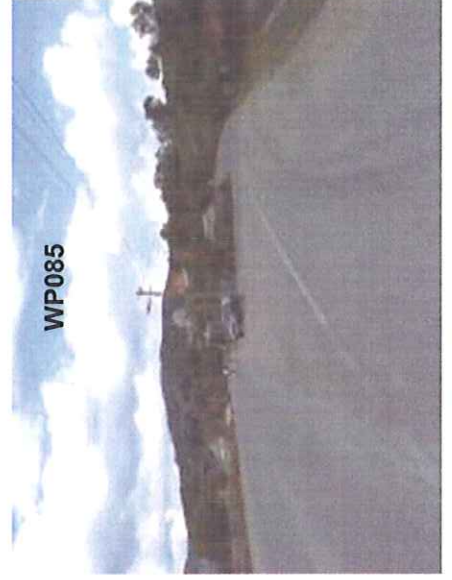
Km 808 Indicator rutier suspendat cu spatiu de trecere de 5.6 m (10 km pana la Abrud).



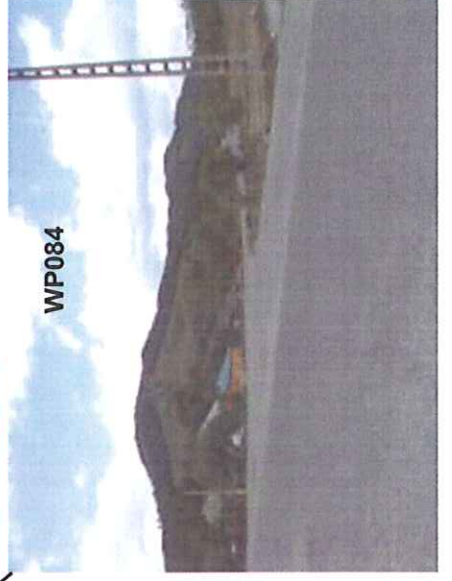
Km 814 Intersectia catre Rosia Montana. Se continua traseul tot inainte.

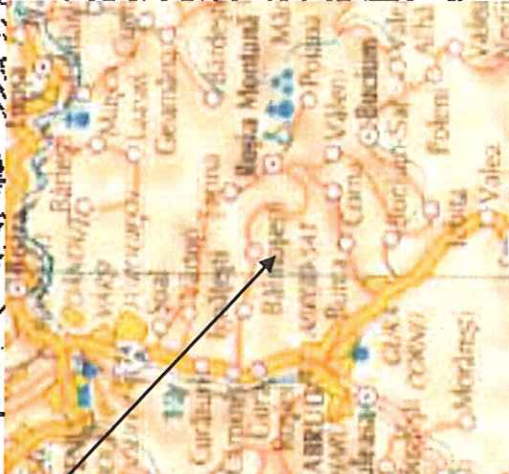


Km 818 Viraj stanga pentru a intra pe centura de ocolire a orasului Abrud.



Km 822 Intersectia catre noul drum propus la santier.





Date din Analiza Rutei Principale de la Constanta pana la drumul propus catre santier (Survey Facts Primary)

Abrevieri

Dual Crwy 12 m each side
Drum principal - 8 - 10m
Drum provincial pavat 6m
Trecere la nivel cu cale ferata
Pod suspendat

MWR
MR
PRP
RW
OHB

Traversare pod
Indicator de trafic
Linii de troleibuz
Linii de inalta Tensiune
Linii de curent stradale
Linii de telefonie
Teava gaz suspendata

BC
TDS
TL
HTL
DL
TL
GPO

Descriere	Km	WP Index No.	GPS pos Deg,min,sec	Conditii de Drum	Altitudina	Poze	Obstacole	Date - Remarci	Dim
Port Constanta Sud	0	001	N44.05,15.7 E028.38,50.5	MR pt lesirea din port	5	DSC00872	Porti securitate	Trecere prin poarta	7.6m
Terminal Romtrans									
Poarta de lesire	0,5			MR pt lesirea din port		DSC00873			
Viraj dreapta pe poarta de lesire	1,8			MR pt lesirea din port		DSC00874			
Traversare pod	4			MR pt lesirea din port		DSC00876	BC		
Slip road off	4,8			MR pt lesirea din port		DSC00879		gabarit de trecere	7m
Intrare pe drumul principal	5,1			MR pt lesirea din port		DSC00881		gabarit de trecere	7m - 12m
Agișea	6,5			MWR		DSC00882		gabarit de trecere	12m
Traversare Canal Dunare - Marea Neagra	8			MWR		DSC00883	BC		
Pod de intrare in Constanta	13,2	002	44.09,02.9 028.37,30.3	MR (slip road)	42	DSC00900	OHB	gabarit de trecere	5,8m
Drum de lesire din oras dupa pod	13-17			MR cu sectiuni de troleibuz		DSC00905/6	TL	gabarit de trecere	5,3m -
Drum ascendent de lesire	17			MWR		DSC00907-11	OHB		
Viraj dupa drumul suprainaltat pentru a intra pe drumul catre Basarabi	17,5			Intrare pe MR		DSC00912-14			
Basarabi	32			MR nou		DSC00915		Numerose linii de curent si telefonie stradale	5m
Pod trecere peste canal	38,5	003	44.13.02 028.23.21	MR nou	25	DSC00916/17	BC	Pod de otel	
Sat Costelu	44,5	127	44.15.26. 028.20.28	MR nou	15				
In apropiere de Medgidia	50	128	44.16.05 028.17.12	MR nou	16		BC	Pod cu o singura travee lung de 14m	
Sat Medgidia viraj dreapta peste pod cu o singura travee + ramificare si trecere pe drum secundar	52	129	44.16.00 028.15.31	MR nou	16	07060064-66	BC		17m
Drum catre Tortomanu	55,7	130	44.17.39 028.14.22	PRP	68		HTL	Gabarit de trecere la inaltime joasa	-9m
In apropiere de Tortomanu	60	131	44.19.53 028.14.04	PRP	100	07060069-71		Panta abrupta/coborare	10%
	67,7	132	44.23.20 028.11.35	PRP	106			Panta abrupta/coborare	
In apropiere de Tepes Voda	74,7	133	44.26.10 028.13.24	PRP	61		HTL	Gabarit de trecere la inaltime joasa	-9m
Intrare pe drumul principal catre Slabozia	80,5	134	44.27.51 028.16.53		99	07060072-74		Intrare pe drumul principal Intersectie drum lat de 15 m	
Constructie pod nou la Galbiori	88	6	44.29.34 028.15.34	MR	90	0706180025/26	BC	Inlocuirea podului vechi	14m
Punct posibil de oprire peste noapte	89	7	44.29.47 028.15.20	MR	98	0706180028+34		lesirea din Galbiori	
Linii de inalta tensiune 300 la 500KV	99	8	44.33.18 028.11.25	MR	118		HTL		-12m
Poarta la taxa	133	10	44.44.58 028.53.34	MR	2	DSC00946 0706180035			
Parcare inafara drumului	148	11	44.40.51 027.46.27	MR	11	0706180040/41		Pe ambele parti	
Trecere la nivel cu cale ferata electrificata	158	12	44.38.38 027.39.01	MR	27	DSC00947-49	RW	Doar pe timpul noptii	5,8m
Centura ocolitoare Urziceni	247	13	44.43.04 026.38.42	PRP	61	DSC00958-60		In stare buna	7m
Posibil punct de parcare. Ultimul inainte de centura Bucuresti	276	15	44.34.13 026.23.04	MR	76	0706180047/49		Langa Sinesti	6m
Inceputul centurii Bucuresti	294	16	44.30.17 026.12.03	MR - PRP	78	DSC00978		Drum foarte aglomerat Derivelari	7m
Traversare cale ferata pe centura Bucuresti	310	NA		MR - PRP		0706190054/57			
Sfarsitul centurii pentru incarcaturi grele	317	17	44.30.58 026.00.53	MR - PRP	101	0706190059		nu mai este posibil Viraj Stanga	
Intrare pe drumul catre Chitila	320	18	44.29.43 026.01.51	MR nou	94	DSC01013		Viraj dreapta	
Sens giratoriu nou	324	19	44.30.31 025.58.52	MWR	92	0706190062			
Pod nou	326	20	44.31.14 025.57.50	MWR	98	0706190068	BC	Pod de otel existent in folosinta	
Pod nou din otel	329	21	44.32.01 025.55.57	MWR	105	0706190069/70	BC	Pod de otel existent in folosinta	
Sens giratoriu nou	342	22	44.35.21 025.47.33	MWR	123	0706190072-74		Difficil pentru transport lung	
Traversare pod	365	23	44.40.19 025.30.30	MR	157	0706190075/76	BC	4 deschideri (travee) x 25m	100m
Traversare pod	376	24	44.42.17 025.25.41	MR	179	DSC00512 DSC00515	BC	Matasaru	
Punct posibil de oprire peste noapte	382	25	44.42.49 025.21.01	MR	182	0706190079-83		Punct de oprire peste noapte	
Pod	388	26	44.44.06 025.17.35	MR	190	DSC00518-22	BC	3 travee	50m
Pod	407	27	44.48.22 025.05.08	MR	242	DSC00524-26	BC	4 travee	80m
Inceputul centurii Pitesti	426	28	44.52.05 024.52.54	PRP/beton	268	DSC00542-54			
Sfarsitul centurii Pitesti	433	30	44.53.28 24.49.23	PRP/beton	293				
Inceputul traseului in trecatoarea muntoasa	442	32	44.57.58 024.40.42	MR	411			Exista o a 3-a banda la toate partile	
Parcare TIR	455	33	44.59.53 024.37.10	MR	533	0706190091-96		parcare peste noapte in trecatoarea muntoasa	Large
Pod de cale ferata	468	37	45.06.59 024.23.10	MR	245	0706190097	OHB		5,6m
Viraj pe centura pentru Calimnesti	504	39	45.13.38 024.20.26	MR beton	288	0706190099/100			
Punct de control peste rau	506	40	45.14.31 024.20.52	MR	281	DSC00585	BC	Pe noua centura ocolitoare prin Jiblea	
Al doilea punct de control peste rau	512	41	45.16.36 024.18.28	MR	321	07061900102/105	BC		
Punct de oprire	521	43	45.19.47 024.16.41	MR	314	07061900108/111		Facilitati complete	
Reparatii importante de suprainaltare a drumului	528	44	45.21.46	MR	320	07061900112/113	BC	Drum inchis pentru transport de tonaj mare pana la o notificare ulterioara	

Descriere	Km	WP Index No.	GPS pos Deg,min,sec	Conditiile de Drum	Alitudine	Poze	Obstacole	Date - Remarci	Dim
			024.17.31					Ocolire 400 km pentru a incojura	
Drum suprainaltat	552	47	45.31.53	MR	365	DSC00871/72	BC		
Pod suspendat	553	48	024.16.13 45.32.58 024.15.58	MR	355	DSC00598/601	OHB		
Pod la inaltime joasa, drum de ocolire pe lateral pana sus la trecerea peste cale ferata	572	49	45.41.50 024.15.00	nepavat	394	07061900120-128			
Pod la inaltime joasa, drum ocolitor	576	50	45.42.53 024.14.07	PRP	394	DSC00857-864		ocolire prin sat	
Constructie noua de pod suspendat	581	51	45.44.56 024.12.06	MWR	401	07061900131	OHB	5.9m stanga - 5.6m dreapta	
Indicator suspendat	584	52	45.46.28 024.10.31	MWR	426	07061900132	OHB	5.7m liber	
Intrare pe centura ocolitoare a Sibului	585	53	45.46.54 024.10.01	MR	437	0706200001-23		Linii de troleibuz la inaltime joasa - 5.2m	
Viraj dificil pe centura	592	56	45.47.41 024.07.52	PRP	423	as above		Problema pentru combinatii de trailer lung. Nici o problema pentru 14 osii	
Intrare pe drumul principal ce iese din Sibiu	593	57	45.47.37 024.07.16	MR	426	as above			
Sat Cristian	600	58	45.47.16 024.02.05	MR	447			inceput de urcare lunga 4%	
Pod suspendat de cale ferata	615	60	45.49.26 023.51.20	MWR	519	0706200024-26		pe coborare lunga 7%	
Punct de oprire	621	61	45.51.30 023.48.59	MRW	387	0706200027/29		Cazare. Curte mare dar fara alimentare cu combustibil	
Pod la inaltime joasa, drum ocolitor in lateral ce trece peste calea ferata	623	62	45.51.51 023.48.38	MR	391	0706200030-42		Road fill required on approach, crown and egress. Not suitable without remedials. No by pass.	
Sebes	645	63	45.57.22 023.34.24	MR	264	0706200043-50			
Pod din otel si beton	658	65	46.02.18 023.33.36	MR	236	0706200051/52		Intrare in Alba Lulia	
Sfarsitul centurii Alba Lulia	668	66	46.06.29 023.36.32	PRP	244	0706200053/54		traversare peste pod de cale ferata	
Pod de otel	680	67	46.12.20 023.40.23	MR	252	DSC00687-690		Intrare Teius	
Viraj si intrare pe centura Alud	692	68	46.18.16 023.42.58	MR	277	0706200055 - 60		Viraj pe o panta	
Viraj catre Turda catre Campeni	726	70	46.32.43 023.46.26	MR onto PRP	334	0706200062-66 DCS00681-686			
Pod peste Raul Aries	738	71	46.30.29 023.39.25	PRP	363	DCS00677-79	BC	Cosntructie foarte solida	
Punct de oprire mic	743	72	46.30.32 023.38.13	PRP	374	0706200067-68		necesita lucrari de modernizare	
Trecere tipica peste o singura cale ferata	748	73	46.30.11 023.33.22	PRP	387	0706200069-70 0706200069-71			
Traversare pod	751	74	46.29.44 023.31.45	PRP	396	0706200072	BC	2 travee x 15m	
Traversare pod	757	75	46.28.05 023.28.33	PRP	415		BC	2 travee x 15m	
Lucrari de eroziune la drum	762	76	46.25.58 023.27.32	PRP	417	0706200073-75		de asemenea, la Km764 si km 765	
Parcare mica/punct de trecere	769	77	46.24.20 023.26.22	PRP	438	0706200076			
Satul Lupsa	794	79	46.22.09 023.12.27	PRP	515	0706200078 - 81		Benzi de drum inguste si fara vizibilitate	
Campeni	804	80	46.22.32 023.05.31	PRP	540	DSC00661		Benzi de drum inguste si fara vizibilitate	
Viraj pe pod catre Abrud	807	81	46.21.38 023.04.38	PRP	558	0706200082-84	BC		
Viraj catre satul Rosia Montana	813	82	46.18.27 023.03.17	PRP	596	0706200086 - 93		Nu se vreaaza aici	
Viraj pe centura Abrud	815	85	46.16.25 023.03.17	MR	599	07062000100-104			
Intersectia in apropierea noului drum propus	822	84	46.15.35 23.05.25	MR	624	0706200097 - 98		Sfarsitul analizei de la Constanta la santier	

Panprojects Presentation

2007

Analiza Traseu:

**Puncte de intrate in Romania catre Rosia Montana.
Ruta Secundara pentru Transport cu Gabarit Depasit**

**Intocmit pentru: SNC Lavalin Engineers & Constructors Inc.
In numele Rosia Montana Gold Corporation S.A**



**A PASSION FOR
SOLUTIONS**

Air
Freight

Ocean
Freight

Supply Chain
Management

Analiza Rutelor Secundare pentru Transportul aferent Proiectului Rosia Montana

Bors (Oradea)

|
Arad

|
Deva

|
Alba Iulia

|
Turda

|
Intersectia Abrud.

|
Nadlac

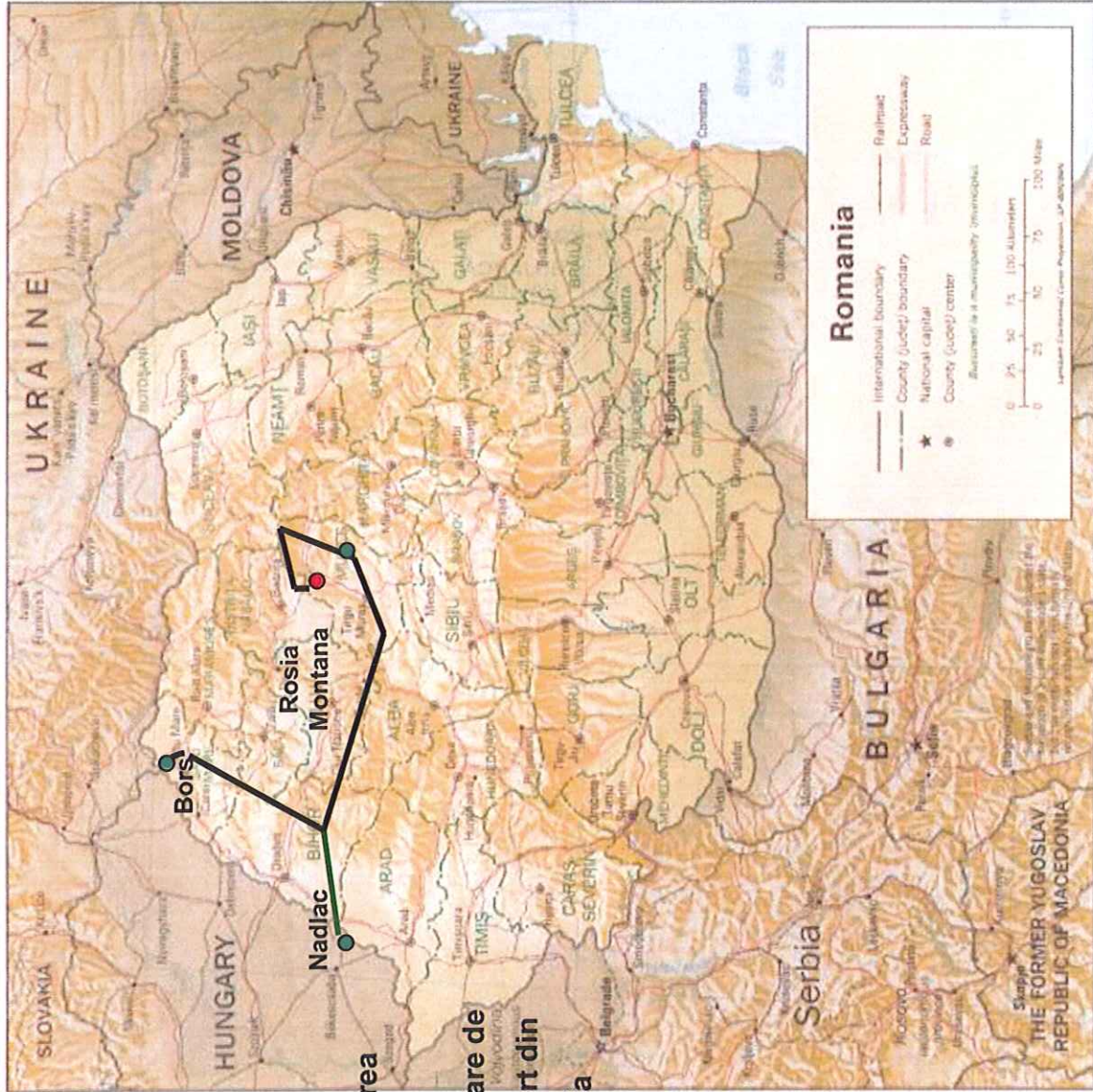
|
Arad

Sectiunea 1 Raport de Analiza
Km 0 Bors – Alba Iulia Km 360

Sectiunea 2 Raport de Analiza
Acoperit de primul raport 160 km

Sectiunea 3 Raport de Analiza
Km 0 Nadlac – Intersectia Arad Km 43

**Selectarea
rutelor
secundare de
transport din
Romania**



Rute Secundare

1. **Bors**
Oradea
Arad
Deva
Alba Iulia
Turda
Abrud

2. **Nadlac**
Arad
Deva
Alba Iulia
Turda
Abrud

Ruta Secundara Sectiunea 1 Bors – Alba Iulia 360km

**Punct de Trecere a Frontierei
- Bors**

Km 0

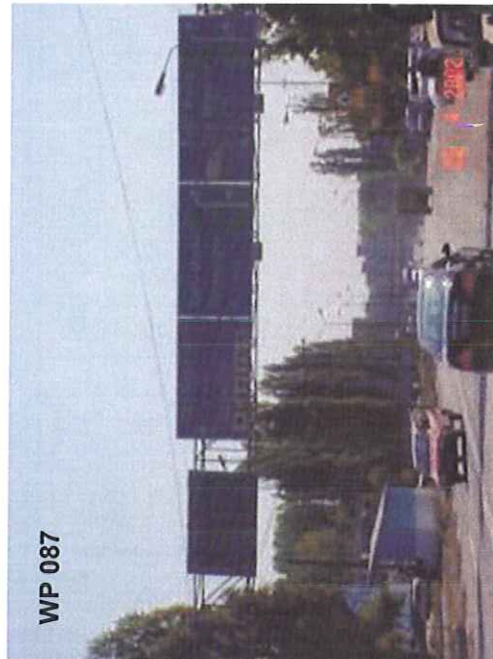
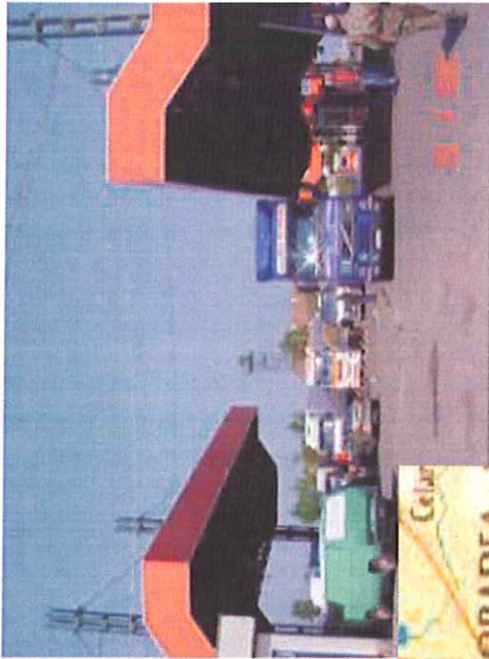
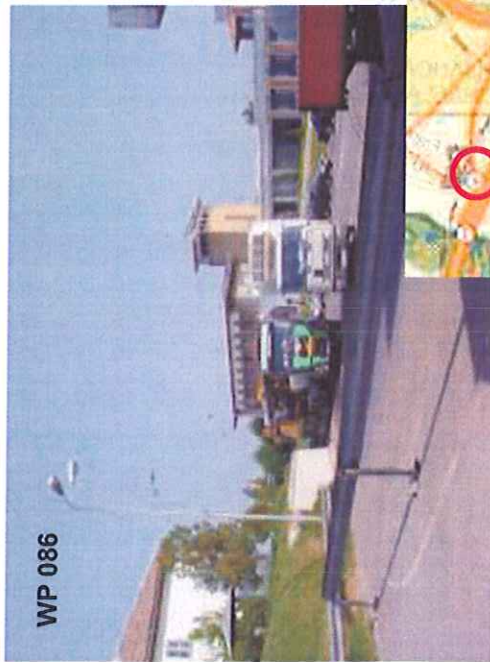
Exista o bariera pentru Transport supradimensionat ce poate fi cu usurinta indepartata. Acest lucru este valabil si pentru punctul de iesire din Ungaria.

Acces liber catre iesirea din vama disponibil cu o inaltime a acoperisului de 5.5m

Prin oras se poate trece cu orice fel de transport cu o inaltime maxima de 4.85 m. Acest lucru este reglementat printr-un pod de la intrarea in oras.

Km 9.4 Indicator rutier u spatiu liber de trecere de 5.5m.

Km 9.7 Pod suspendat. 4.85m spatiu liber de trecere. Imediat dupa ce s-a trecut pe sub pod, viraj dreapta pe centura ocolitoare pentru camioane. Traversarea unui pod cu 4 deschideri intre piloni (travee) si intrarea pe un drum de categoria a 2-a lat de 7m si care necesita reparatii pe urmatoorii 3 km.



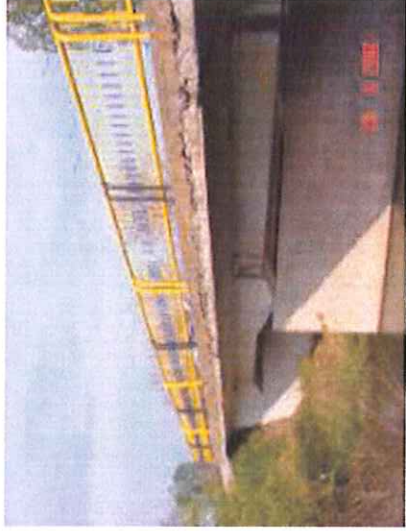
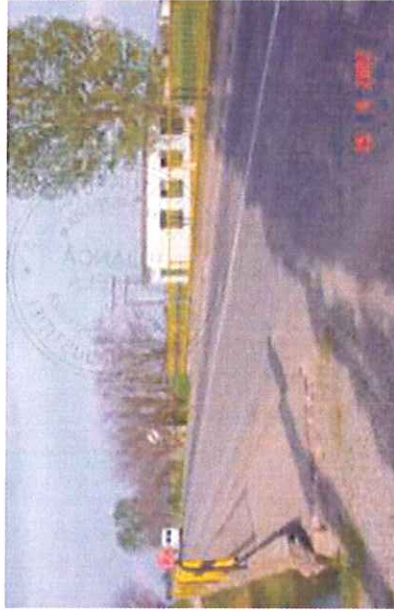
Drumul iese din oras , 7 m intre liniile albe dar cu banda de refugiu de 70 cm pe fiecare parte a drumului.
Km 14.3 Starsit centurand . Viraj stanga la sens giratoriu si inscriere E671 spre Arad (112km).

Km 19 Nojorid.

Km 41 Pod cu trei deschideri intre piloni cu sectiuni prefabricate de 9 m lungime si 85 cm adancime cu distanta intre grinzi de 40 cm acoperit cu placi din beton de 30cm si asfalt.

Km 48 - 50 Salonta – cateva crengi joase care vor fi taiate pentru transportul de 4.8 m inaltime.

Km 55 Trecere la nivel cu cale ferata ce nu functioneaza cu curent electric.



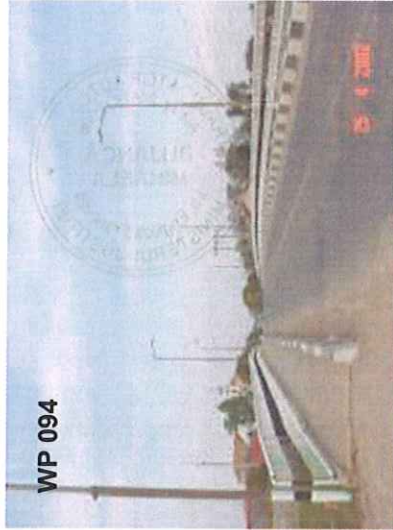
Km 73 Pod aflat in reconstructie. Au spus ca va fi gata pana la anul in Mai daca vor exista fonduri disponibile. Limita de greutate pe o singura banda pe podul temporar este de 40 tone.



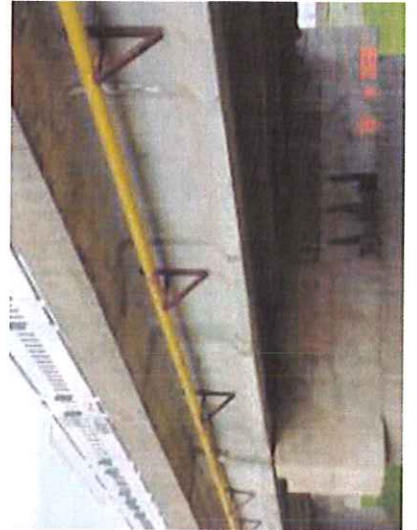
Km 85 Pod cu trei deschideri intre piloni (travee). 5 grinzi din beton armat de 1.5 adancime asezate la 40cm, suprapus beton armat si asfalt de 25 m lungime si travee 41m pe sectiunea centrala



WP 093



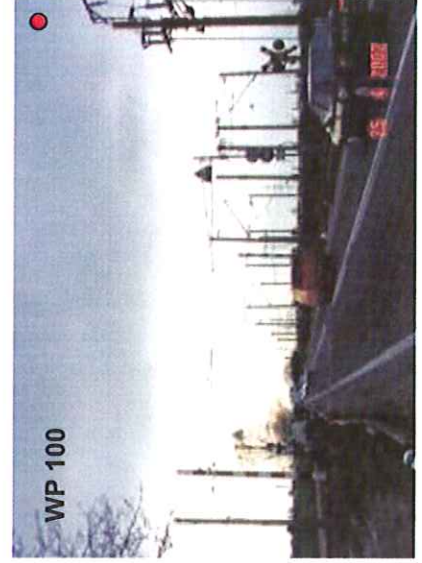
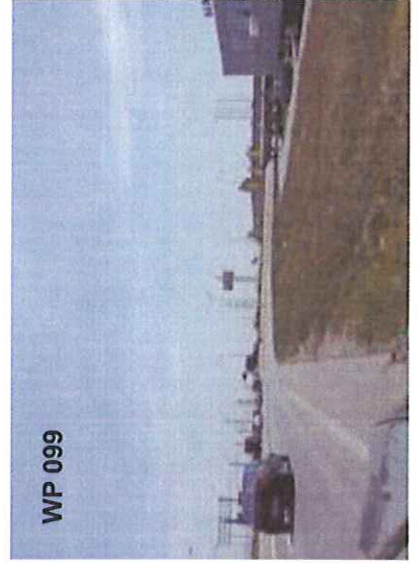
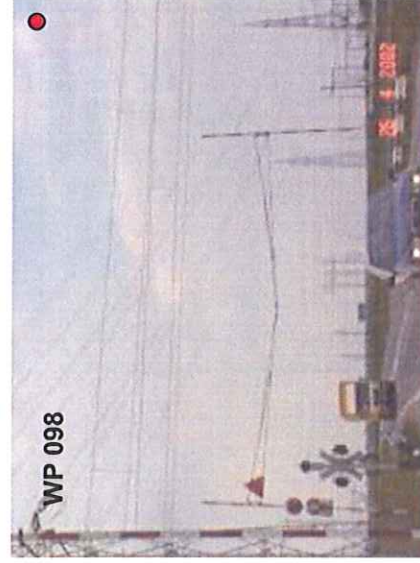
WP 094



Km 86 Trecere doua linii de cale ferata la Nadab. Drum nou pentru a ocolii orasul Nadab.

Km 114 Zimandu Nou trecere cale ferata cu bariera. Latimea drumului de 7 m, dar spatiu liber este de 8 m. Bariera este la 1 m de drum si la inaltime de 5m.

Km 123 Viraj stanga catre centrura ocolitoare a Aradului. Drum de categoria 1, lat de 7 m cu benzi de refugiu. ●



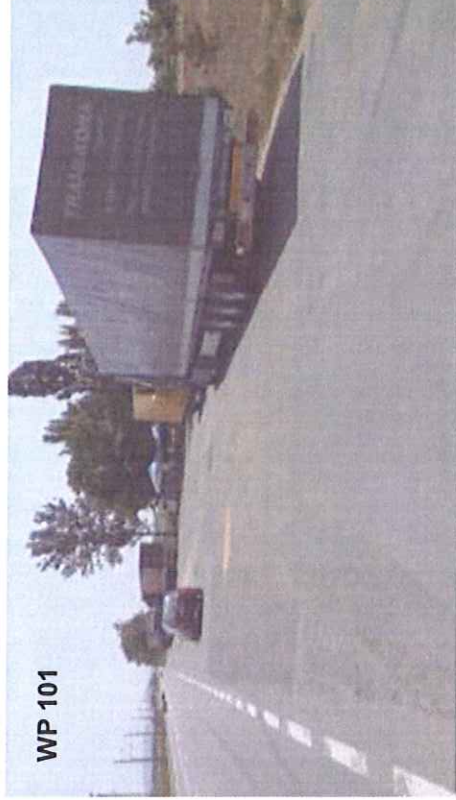
Km 126 trecere peste o singura linie de cale ferata electrificata.

Km 127 viraj stanga pe drumul principal E68 catre Deva.

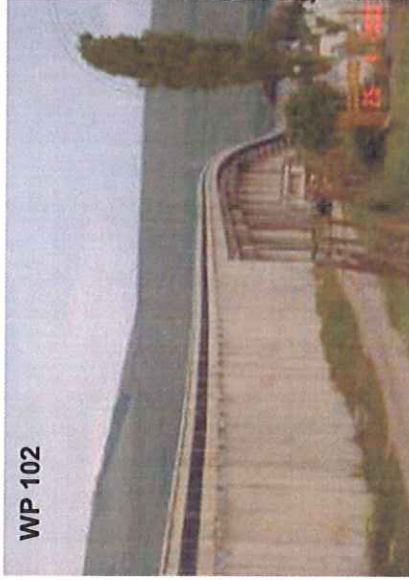
Km 128. trecere peste o singura linie de cale ferata electrificata.

Km 133 Punct de oprire
mai lung de 100m

Km 145 Paulis – cale
ferata/traversare rau. Pod
elevat, construite masiva
8 grinzi inalte de 1.25 in
forma de T, 50 cm latime,
acoperit cu un strat de 30
cm de beton si asfalt. 15
deschideri intre piloni de
20m.



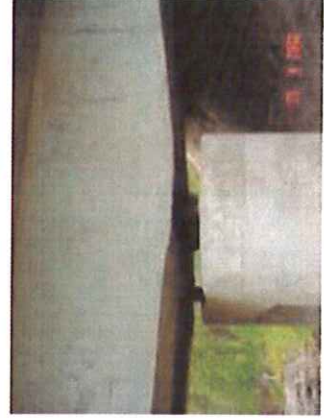
WP 101



WP 102



WP's 101 - 106



Km 157 - 183, patru
poduri identice cu o
singura deschidere intre
piloni, 27 m lungime 8 m
latime, dintr-o singura
bucata.

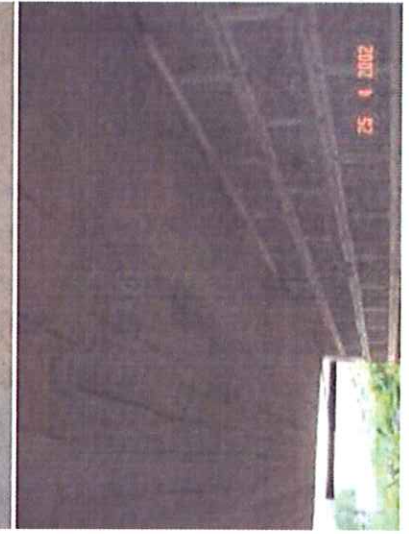
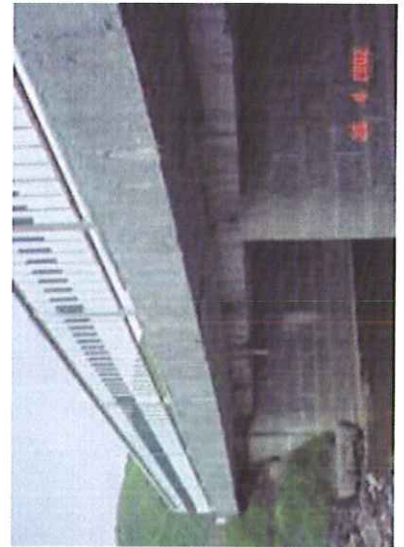
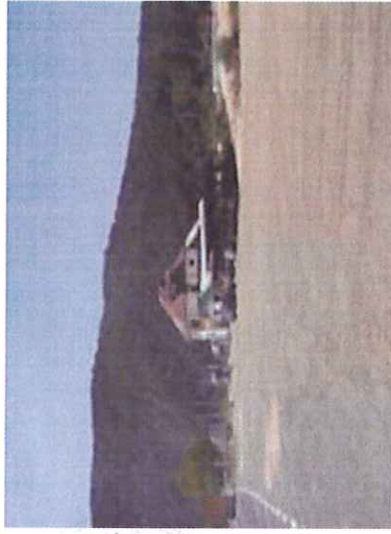
Km 209 + 210 Savarsin
Poduri cu o sigura deschidere intre piloni, constructii similare cu celelalte poduri. O deschidere de 20 m structura beton. Adancimea grinzii de 1.2 m 75 cm latime din beton armat unit cu traverse.



WP 107



WP 109



Km 224 Punct de oprire cu restaurant si combustibil. Urmat de un pod de 16 m lungime si 8 m latime suport in centru. Pod turnat la fata locului cu punte solida de 1 m adancime. Hotel situat la 1 km mai incolo.

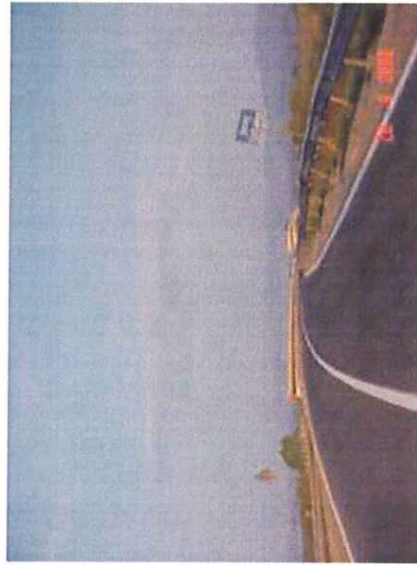
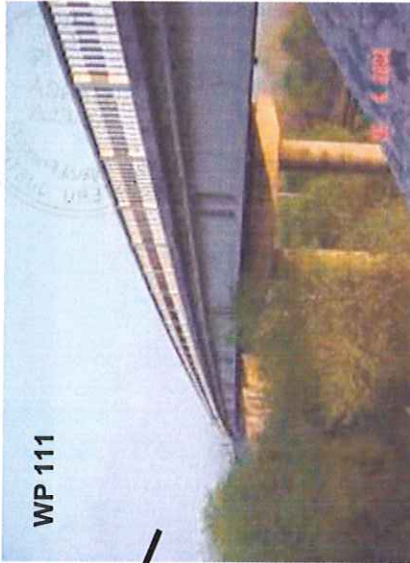
Km 248 Pod de 35 m
lungime. O deschidere
centrala de 25 m.



WP 110



WP 111



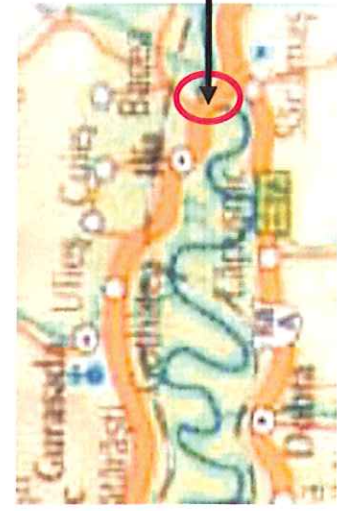
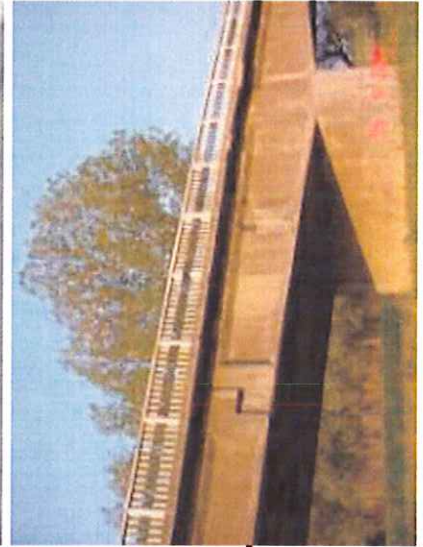
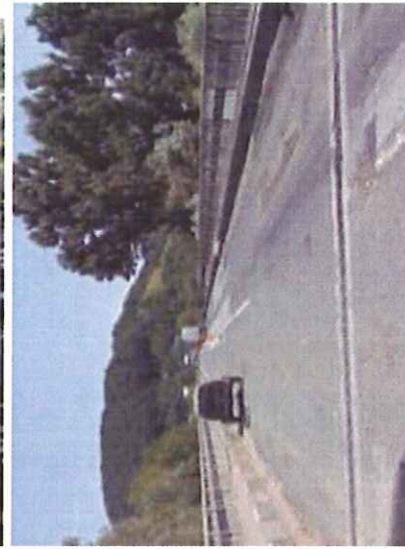
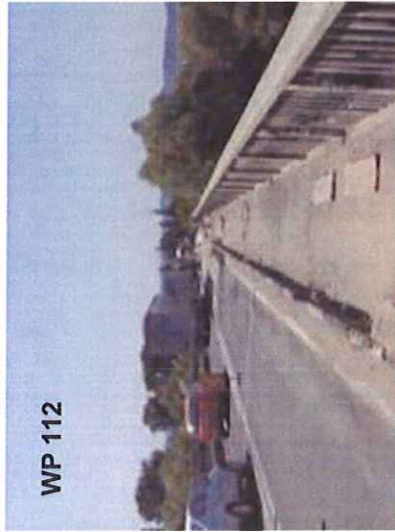
Km 250 Traversare cale
ferata. Sase sectiuni de 21
m lungime, constructie
tipica cu 8 grinzi in forma
de T de 1.5m adancime si
50 cm latime in partea de
jos acoperit de beton armat
si asfalt.

Km 254 Podul peste raul
Mures la Ilia.

Lucrari majore de
reconstructie, 6 grinzii
deschidere 40 m.

Adancimea grinzii de 1.8 m
si 60 cm latime. Acoperit cu
palci de beton de 30 cm si
asfalt.

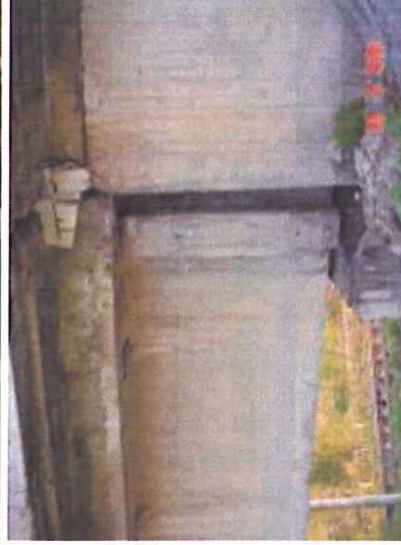
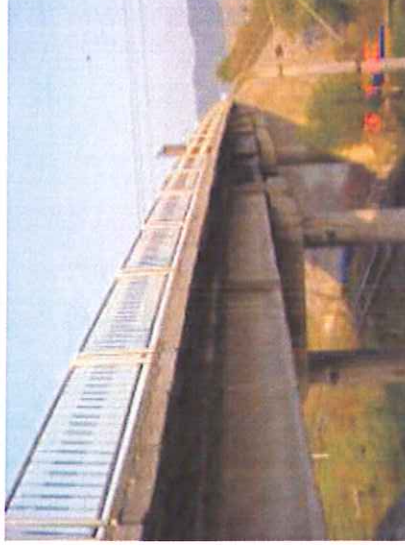
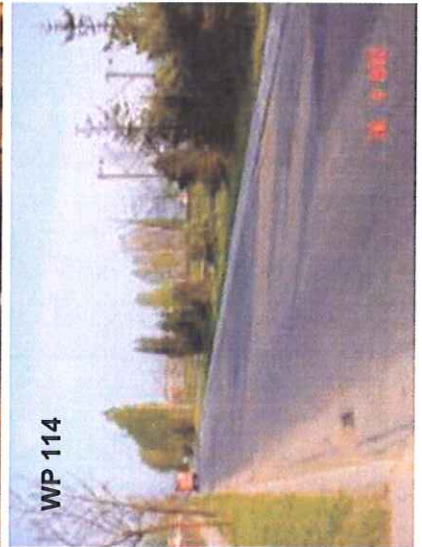
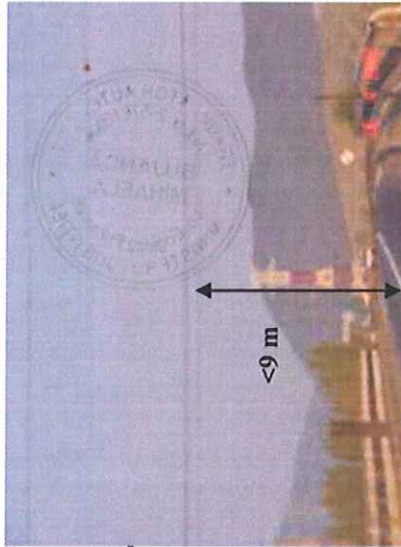
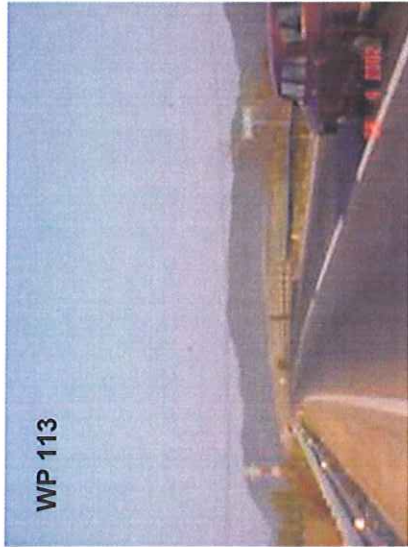
Grinzile sunt indepartate
una cate una si sunt
inlocuite la fata locului.
Acesta va fi un lung proces
de lucrari de remediere



Km 282 Mintia – trecere pe pod peste cale ferata format din trei sectiuni. 6 grinzi de 19 m in forma de T. Grinzi de 1.2 adancime si 45 cm latime, pod acoperit cu beton si asfalt. Pste pod trec linii de inalta tensiune pozitionate la inaltime mica de la o centrala electrica din apropiere. Aici vor aparea intarzieri din cauza operatiunilor de intrerupere a curentului.



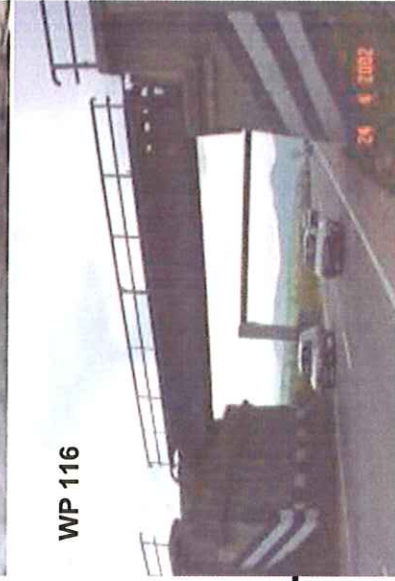
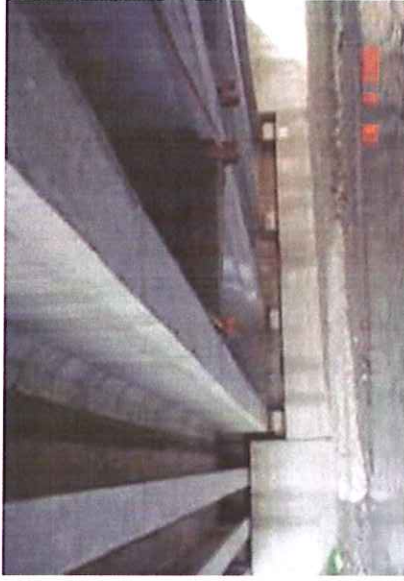
Km 275 Centura de ocolire a orasului Deva, drum de categoria 1 si lat de 7 m. Acest drum este extrem de aglomerat circulandu-se in coloana.





WP 115

Km 281 Iesirea din Deva. Pod de 20 m lungime cu o singura deschidere (travee).

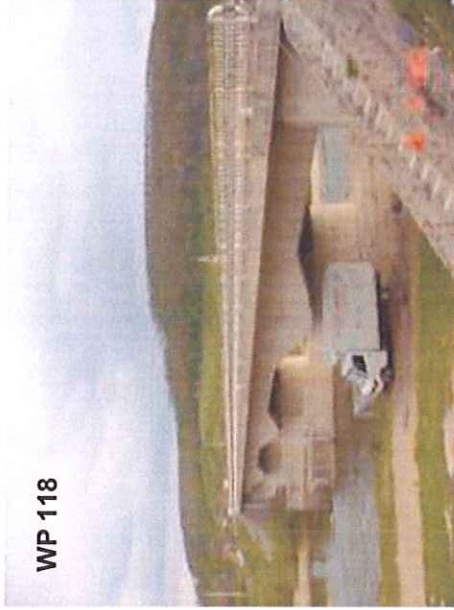


WP 116



Km 283 Pod de cale ferata pozitionat la o inaltime de 5.1m. Ar putea fi necesar sa se ocoleasca prin Hunedoara, Calan, Simeria, o distanta de 27 km.
Podul este urmat de o trecere la nivel cu cale ferata electrificata, cu liniile de curent la o inaltime de 5.5m.

WP 118



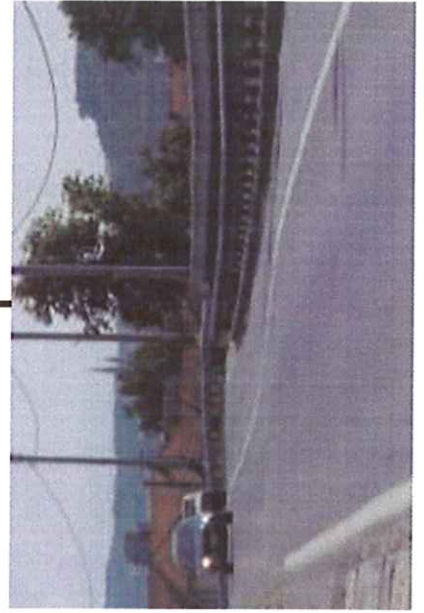
Km 289 Se continua traseul cu trecerea peste un pod cu trei deschideri intre piloni (travee)



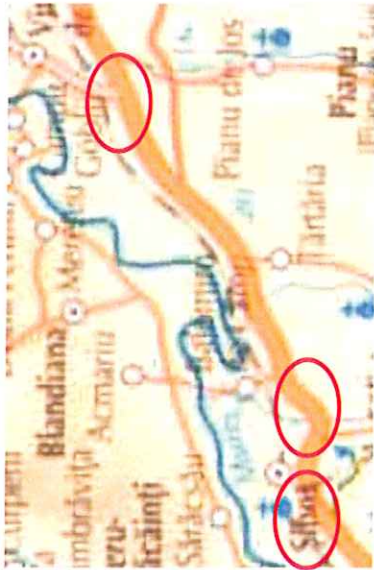
WP 121



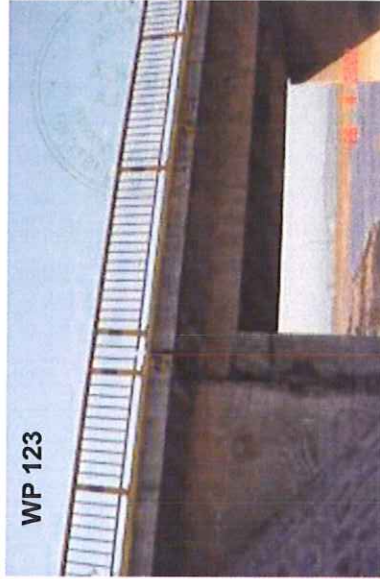
Km 303 Orastie.
Pod construit din otel si beton in forma de arc.
Segmentul din centru al podului are vizibil o adancitura.



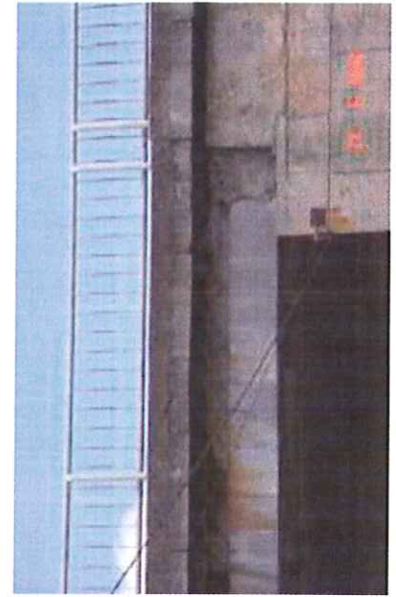
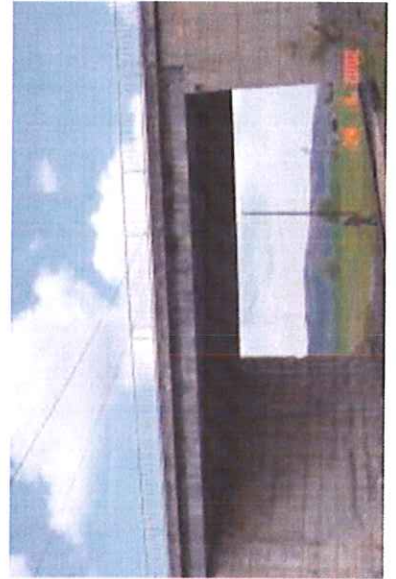
Km 314 Sibot. Trecere peste cale ferata electrificata nesupravegheata dar alarmele vizuale si sonore functioneaza.



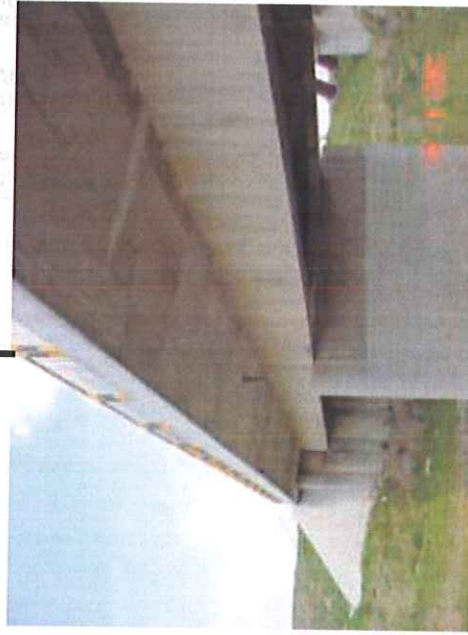
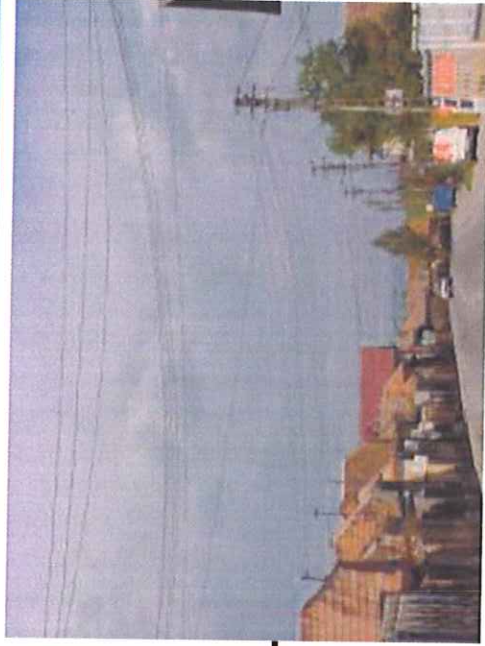
Km 316 Balomiru de Camp – pod cu trei deschideri intre piloni (travee) cu suprafata ce necesita atentie. Deschideri de 12m x 8m construite solida din beton



Km 319 Viraj stanga catre Alba Iulia si imediat urmeaza traversarea unui pod peste cale ferata. O deschidere de 12m si 8 m latime construit folosind grinda solida de beton de 1 m adancime si latime de 1.25.



Km 320 Trecere prin satul Vintu de Jos cu o multitudine de linii telefonice stradale.



Km 324 Pod nou peste cale ferata cu doua deschideri de 25 m intre piloni.

Km 326 Intrarea pe drumul principal ce conduce catre centura de ocolire a orasului Alba Iulia.

Sfarsitul Rutei Secundare sectiunea 1 Bors – Alba Iulia
326 kms

Km 0 Punctul de frontiera - Nadlac.

Nu exista nici o intrare speciala pentru transport de gabarit deposit. Inaltimea maxima libera este de 5.9m.

Drumul de la granita catre Arad, de categoria 1, E 68, cu o latime de 7 m intre dungile albe, dar cu 70 cm banda de refugiu pe ambele sensuri. Iesind din punctul de frontiera urmeaza o portiune de 10 km cu pomi cu crengi ce atarna la o inaltime mai mare de 5m.

Km 5 Trecere la nivel de cale ferata nesupravegheata cu o singura linie.

Km 22 Trecere la nivel de cale ferata nesupravegheata cu o singura linie.

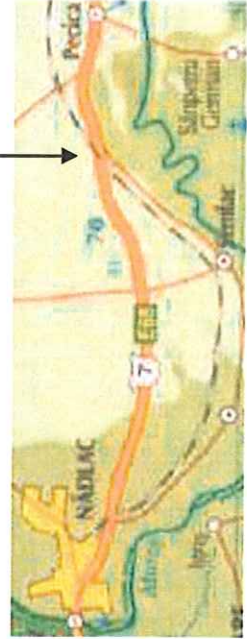
Km 30 Trecere la nivel de cale ferata nesupravegheata cu o singura linie.

Km 43 Viraj stanga pentru a intra pe centura de ocolire a orasului Arad.

Km 49 si **50** Trecere la nivel de cale ferata nesupravegheata cu o singura linie.

Km 52 Traseul se alatura rutei ce vine de la Bors sectiunea 1 Analiza Rutei Secundare.

Ruta Secundara sectiunea 3 Nadlac – Arad



Sfarsitul Rutei Secundare sectiunea 3 Nadlac – Arad

52 kms

Date din analiza Rutei Secundare de la Bors pana la inceputul centurii Alba Iulia

Abrevieri

Dual Crwy 12 m each side	MWR	Traversare pod	BC
Drum principal ~ 8 - 10m	MR	Indicator de trafic	TDS
Drum provincial pavat 6m	PRP	Linii de troleibuz	TL
Trecere la nivel cu cale ferata	RW	Linii de Inalta Tensiune	HTL
Trecere la nivel cu cale ferata electricata	RWE	Linii de curent stradale	DL
Pod suspendat	OHB	Linii de telefonie	TL
		Teava gaz suspendata	GPO

Descriere	Km	WP Index No.	GPS pos Deg,min,sec	Conditii de Drum	Altitudine	Poze	Obstacole	Date - Remarci	Dim
Vama Bors/punct de frontiera	0	86	47.07.01 021.47.46	Tot asfalt	106	DSC00720/21		Principalul punct de intrare din Nord	
Indicator suspendat	9,4	87	47.04.34 021.54.08	MWR	123	0706210001	OHB	Viraj stanga si peste pod	
Sens giratoriu pentru a intra din nou pe drumul principal E671 catre Arad.	14,3	89	47.02.46 021.54.08	MR	134	0706210004/5		Viraj stanga	
Tineti dreapta in Solontia	48,6	91	46.48.33 021.39.37	MR	99	DSC00759 0706210008		Tineti dreapta in oras 48.6km	
Traversare cale ferata	55	92	46.45.39 021.36.18	MR	98	DSC00760	RW	Ne-electrificata	
Constructie pod nou.	72	93	46.37.39 021.31.06	MR	118	0706210009-13		Pod temporar 40tone	
Pod cu 3 travee	85	94	46.31.14 021.30.45	MR	98	DSC00763-67		Nici o schimbare	
Trecere cale ferata	86	95	46.30.39 021.30.30	MR	110	0706210016/17	RW	Ne-electrificata	
Trecere cale ferata	114	96	46.16.54 021.23.31	MR	116	DSC00770	RW	Ne-electrificata	
Viraj stanga	123	97	46.12.34 021.21.13	MR	124	0706210019/20		pe centura Arad	
Trecere cale ferata	126	98	46.10.50 021.22.22	MR	118	DSC00771/72	RWE	Electricata	
Viraj stanga de pe centura Arad	127	99	46.10.27 021.22.15	MR	121	0706210021/22		pe drumul catre Deva	
Trecere cale ferata	128	100	46.10.14 021.22.56	MR	122		RWE	Electricata	
Punct de oprire	133	101	46.09.12 021.26.33	MR	123	0706210023/24		100m+	
Raul Paulis /pod de cale ferata	145	102	46.07.19 021.34.51	MR	126	DSC00774-76	BC	limita de 40tone, motiv necunoscut	
Traversare pod	157	103	46.06.22 021.43.09	MR	137	DSC00778-786	BC	o singura travee	27m x 8m
Traversare pod	165	104	46.05.24 021.47.48	MR	142	as above	BC	o singura travee	
Traversare pod	166	105	46.05.39 021.48.36	MR	142	as above	BC	o singura travee	
Traversare pod	183	106	46.06.22 021.59.30	MR	148	as above	BC	o singura travee	
Traversare pod	209	107	46.00.42 022.13.28	MR	161		BC	o singura travee	20m
Punct de oprire si pod	224	109	46.01.03 022.23.41	MR	167	DSC00792-97 0706210030-32	BC	Punct de alimentare cu combustibil	
Traversare pod	248	110	45.56.48 022.35.56	MR	186		BC		35m
Traversare pod peste cale ferata	250	111	45.56.34 022.37.38	MR	190	DSC00804-807	BC		
Traversare pod peste raul Mures	254	112	45.55.28 022.40.05	MR	187	0706210033-39	BC	Lucrari de reabilitare de durata	
Traversare pod peste cale ferata	269	113	45.55.11 022.50.05	MR	196	DSC00816-21	BC	In apropiere de statie de curent Multe linii de curent la inaltime joasa ce trec pe deasupra podului	
Intrare Deva pe centura	275	114	45.53.14 022.54.26	MWR	196	0706210040-42		Trafic aglomerat	
Traversare pod peste cale ferata	281	115	45.51.19 022.57.28	MR	202	DSC00826-29	BC	Pod cu o singura travee de 20m	
Pod suspendat la inaltime joasa	283	116	45.51.02 022.58.37	MR	200	DSC00711	OHB	Ocolire prin Calan	5.1m
Traversare pod peste cale ferata	289	118	45.50.07 023.02.49	MR	207	DSC00708/709	BC	In apropiere de Simeria	
Pod cu arc	303	121	45.51018 023.12.32	MR	224	0706210051-57	BC		
Traversare cale ferata	314	122	45.55.25 023.19.10	MR	229		RWE	Electricata	
Traversare pod peste rau	316	123	45.55.18 023.20.45	MR	233		BC	3 travee	

2.1

TRANSPORT MARITIM

Marfa ce soseste in Romania prin intermediul transportului maritim va fi dirijata prin portul Constanta. Portul are o capacitate de gestionare de 3.4 milioane de tone metrice de marfa pe an.

Portul Constanta este cel mai mare si mai adanc port al Marii Negre. Exista patru terminale pentru containere ce opereaza in acest port; aceste terminale sunt administrate de Socep, Constanza South Container Terminal, Umex si de APM Terminals.

Constanta Nord (vechi) este compus din 12 bazine, cu o adancime intre 7.0 si 13.5 m, 15.5 km de cheu si 82 de puncte de ancorare (dane). Contine terminale specializate pentru minereu, carbune, petrol, etc., in plus fata de containere, marfuri generale, platforme si depozite.

Constanta Sud (nou) este partial operational cu 13 km de cheu, 30 de dane operationale si capacitate de manipulare a containelor, minereului, carbunelui, etc. si depozite capabile sa manipuleze ro-ro si feribot de marfa. Partea de sud cuprinde intrarea pe Canalul Dunare – Marea Neagra, ce face parte din cea mai importanta ruta navigabila a Europei, coridorul Rin – Main – Dunare.

Caracteristici	Nord	Sud (existent)	Sud (final)	Total
Aria totala (ha)	789	2,837	2,837	3,626
Pamant	484	610	1,300	1,784
Apa	305	2,227	1,537	1,842
Lunimea digului (km)	3.50	10.46	11.46	14.96
Lungimea cheului (km)	15.45	13.07	50.0	65.45
Numarul danelor	82	50	200	282
Adancimea bazinelor (m)	7-14	7-19	7-22.5	7-22.5
Capacitate (milioane t./an)	85	20.0	170.0	255

Petroliere (alimentarea cu combustibil):

Alimentarea cu combustibil se efectueaza cu petroliere in interiorul portului si cu navele de rada in baza aprobarii comandantului portului. Urmatoarele tipuri de rezervoare sunt livrate in orice cantitate: petrol, ICNM tip 2 (1,500 sec) echivalent cu MFO 180 cSt si CNM tip 3 (600 sec) echivalent cu RDW 80 cSt. Motorina: tip - 5 C, 5C, - 15 C echivalent cu MDO.

Paza de coasta:

Un grup de salvare cu doua remorchere de 6,600 si 2.400 cp actioneaza ca paza de coasta de-a lungul coastei romanesti si in apele internationale.

Cale ferata:

Portul (si aproape toate danele) este conectat la reseaua nationala de cai ferate.

Maree:

Variatiile mareelor sunt neglijabile. In conditii de vant puternic, mareele pot atinge un maxim de 0.5m. Curentii principali circula de la nord la sud cu o viteza maxima de aprox 1 nod.

ISPS Code Stage:

Operatorii ce administreaza facilitate in cadrul portului maritim romanesc Constanta, sunt in conformitate cu noile reglementari de securitate ale Organizatiei Maritime Internationale (OMI) si directiva UE (725/2004) privind securitatea portuara, care a intrat in vigoare in 1 Iulie 2004.

ROMTRANS este operatorul exclusiv pentru Terminalul 1S, localizat in Portul Constanta Sud, la 800 m de la intrarea Canalului Dunare – Mare Neagra si aproape de Zona Libera din Constanta cu legatura directa la drumul national si la reseaua de cale ferata

<u>Dana</u>	<u>Lungime(m)</u>	<u>Adancime(m)</u>
108	147.2	7.7
109	154.2	8.9
110	132.1	11.7
111	232.8	11.7
112	200.1	11.3
115	227.7	13.9
116	227.1	13.9
117	226.0	13.9
118	222.8	13.9

Facilitati:

- 8 depozite de 18,200 mp fiecare
- macarale fixate pe cheu (to): 8x(5-6.3);4x(16-20)
- macarale mobile (to): 2x30;1x50
- macarale plutitoare (to):1x35

- 22 de stivuitoare de la 1.5 la 25 tone
- incarcator frontal (m3):1x0.3;1x0.5;1x1.2;1x3.2
- 11 tractoare cu 65 cp
- trailere (to):1x40;7x20
- 3 vehicule de 5 tone, 1 camion de 16 tone
- sisteme de transport al lemnului: 4x10 tone

- statii de incarcare pe sine: 7x5,600 metrii
- locomotive(cp): 1x1,250; 2x700

Transportatorii de containere importanti in Romania sunt:

- Zim Container Lines
- Hapag Lloyd
- Senator Lines
- Maersk Container Lines
- Evergreen
- CMA
- MSC

Sunt 7 zile gratuite consecutive pentru depozitare cat si pentru plata stocarii. In baza angajamentelor contractuale si negocierilor este posibil sa se obtina o extensie de timp gratuita pentru depozitare si pentru plata contrastaliilor. Durata de tranzit si rutele sunt conform tabelului atasat.

Datorita lipsei unui serviciu obisnuit de descarcare a navelor in Constanta, transportatorii de containere vor accepta adesea ca incarcatura cu gabarit depasit sa fie incarcata pe platforme sau pe platforme deschise. Decizia liniei de transport maritime de a accepta incarcatura cu gabarit depasit se va baza pe disponibilitatea echipamentului si spatiului la data transportului.

Orice incarcaturi supradimensionate/cu gabarit depasit ce nu pot fi mutate pe platforme sau platforme deschise, pot fi considerate a fi mutate cu ajutorul unui contract de navlosire (de inchiriere). Transportatorii pot contacta portul Constanta atunci cand spatiile de stocare necesita clarificari.

Incercatura ce nu poate fi mutata pe platforme trebuie sa fie pre-planificata cu cel putin 2 luni inainte de livrare de la sursa pentru a determina cele mai bune optiuni de traseu disponibile la acel moment.

OCEAN CARRIERS RMGC

FCL & LCL / TRANSPORTATORI MARITIMI / ROMANIA

TRANSPORTATOR	POL	POD	T.T / ZILE	FRECVENTA / SAPTAMANI	FRANSBORDARE Y/N	CENTRU (eng. HUB)
MAERSK	MON	CONSTANZA	33	SAPTAMANAL	Y	1) BREMERHAVEN 2) GIOIA TAURO
MAERSK	CHS	CONSTANZA	20	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
MAERSK	BAL	CONSTANZA	24	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
MAERSK	NOR	CONSTANZA	24	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
MAERSK	HOU	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
MAERSK	MALMO	CONSTANZA	20	SAPTAMANAL	Y	1) BREMERHAVEN 2) GIOIA TAURO
MAERSK	BELAWAN	CONSTANZA	22	SAPTAMANAL	Y	TANJUNG PELEPAS
MAERSK	HAM	CONSTANZA	18	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
INTERSHIP	MON	CONSTANZA	23	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
INTERSHIP	TOR / MON	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
INTERSHIP	HALIFAX	CONSTANZA	21	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
MSC	TOR / MON	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
MSC	HALIFAX	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
MSC	NYC	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
MSC	BAL	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
MSC	CHS	CONSTANZA	27	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
MSC	HOU	CONSTANZA	27	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
MSC	BRV	CONSTANZA	15	SAPTAMANAL	Y	ISTANBUL
MSC	HAM	CONSTANZA	19	SAPTAMANAL	Y	ISTANBUL
MSC	FLX	CONSTANZA	10	SAPTAMANAL	Y	ISTANBUL
MSC	ANR	CONSTANZA	18	SAPTAMANAL	Y	ISTANBUL
MSC	VIGO	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	ANTWERP
MSC	BKK	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	SINGAPORE
MSC	SANTOS	CONSTANZA	35	SAPTAMANAL	Y	ANTWERP
MSC	FREMANTLE	CONSTANZA	27	SAPTAMANAL	Y	SINGAPORE
MSC	SYDNEY	CONSTANZA	38	SAPTAMANAL	Y	SINGAPORE
MSC	BRISBANE	CONSTANZA	28	SAPTAMANAL	Y	SINGAPORE
MSC	DURBAN	CONSTANZA	44	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
ZIM	HALIFAX	CONSTANZA	30	SAPTAMANAL	Y	HAIFA
ZIM	ANT/HAM	CONSTANZA	21	SAPTAMANAL	Y	HAIFA
ZIM	VIGO	CONSTANZA	25	SAPTAMANAL	Y	1) BARCELONA 2) HAIFA
BULCON	HAM	CONSTANZA	19	LA 2 SAPTAMANI (eng. 2 WEEKS)	Y	AMBARLI
BULCON	ANT	CONSTANZA	15	2 WEEKS	Y	1) HAMBURG 2) AMBARLI
BULCON	ROT	CONSTANZA	15	2 WEEKS	Y	1) HAMBURG 2) AMBARLI
BULCON	HULL	CONSTANZA	22	DE 2 ORI PE SAPTAMANA (eng. BI WEEKLY)	Y	1) HAMBURG 2) AMBARLI
BULCON	MALMO	CONSTANZA	16	SAPTAMANAL	Y	1) HAMBURG 2) AMBARLI
SENATOR	TOR	CONSTANZA	24	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
SENATOR	MON	CONSTANZA	26	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
SENATOR	NYC	CONSTANZA	24	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
SENATOR	NOR	CONSTANZA	26	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
SENATOR	SAV	CONSTANZA	28	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
CMA-CGM	VIGO	CONSTANZA	30	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
CMA-CGM	BKK	CONSTANZA	22	SAPTAMANAL	Y	SINGAPORE
CMA-CGM	ANR	CONSTANZA	22	SAPTAMANAL	Y	MALTA
CMA-CGM	BELAWAN	CONSTANZA	22	SAPTAMANAL	Y	PORT KELANG
CMA-CGM	FREMANTLE	CONSTANZA	27	SAPTAMANAL	Y	PORT KELANG
CMA-CGM	SYDNEY	CONSTANZA	35	SAPTAMANAL	Y	PORT KELANG
CMA-CGM	BRISBANE	CONSTANZA	41	SAPTAMANAL	Y	1) PUSAN 2) NIGBO OR CHIWAN
HAPAG LLOYD	BAL	CONSTANZA	27	SAPTAMANAL	Y	1) NORFOLK 2) GIOIA TAURO
HAPAG LLOYD	HOU	CONSTANZA	30	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
HAPAG LLOYD	ANR	CONSTANZA	18	SAPTAMANAL	Y	GIOIA TAURO
HAPAG LLOYD	FREMANTLE	CONSTANZA	34	SAPTAMANAL	Y	DAMIETA
HAPAG LLOYD	SYDNEY	CONSTANZA	42	SAPTAMANAL	Y	DAMIETA
HAPAG LLOYD	BRISBANE	CONSTANZA	44	SAPTAMANAL	Y	SINGAPORE
K LINE	FLX	CONSTANZA	21	SAPTAMANAL	Y	PORT SAID
BBSS	HAM	CONSTANZA	20	SAPTAMANAL	Y	AMBARLI
SAFMARINE	DURBAN	CONSTANZA	36	SAPTAMANAL	Y	1) LAS PALMAS 2) ALGECIRAS 3) GIOIA TAURO
MUR	DURBAN	CONSTANZA	44	SAPTAMANAL	Y	1) ANTWERP 2) ISTANBUL
HATSU MARINE	MALMO	CONSTANZA	20	SAPTAMANAL	Y	1) HAMBURG 2) PORT SAID

2.2

TRANSPORT AERIAN

Aeroportul recomandat pentru marfurile destinate Proiectului Rosia Montana ar fi Aeroportul Henri Coanda din Bucuresti Otopeni. Acest aeroport este localizat la 7 – 8 ore distanta fata de amplasamentul proiectului, nu exista un serviciu direct cargobot in Bucuresti cu exceptia celui de curierat.

Un avion Airbus 320 zboara zilnic de la Viena la Bucuresti si poate prelua pana la 900 kg cu dimensiuni maxime de 110 cm inaltime x 150 x 150. Trebuie mentionat faptul ca acesta este o aeronava de pasageri, asadar incarcatura poate fi redirectionata sa fie transportata cu camionul de la Viena daca nu se va aloca spatiu la bordul aeronavei.

Exista un aeroport mai mic la Timisoara situat mai aproape de Rosia Montana (5-6 ore) dar cu servicii disponibile limitate – se primesc incarcaturi ce pot fi incarcate doar manual – maxim 30 kg.

Incarcatura ce este transportata cu camionul de la Viena la Bucuresti ar avea nevoie de 3 zile ca si durata de transit – in functie de vreme. Pentru marfa urgenta supradimensionata mentionata mai sus, aceasta poate fi directionata catre Frankfurt (serviciu zilnic) si transportata cu o echipa de soferi (daca este necesar) cu camioane speciale pentru a obtine cel mai rapid timp de tranzit.

Pentru iesirea marfurilor din Romania, regulile de securitate prevad ca orice marfa ce este incarcata intr-o aeronava in Bucuresti sa fie verificata cu radiatii X. Dimensiunea maxima ce poate fi scanata prin intermediul dispozitivului cu radiatii X sunt cu o latime de 90 cm si 60 cm inaltime si greutatea maxima de zbor este de 100 kg. Incarcatura ce nu incapa prin dispozitivul cu radiatii X poate fi depozitata pentru 5 zile in depozitul de manipulare a marfii, iar alternativ marfa poate fi directionata prin transportul rutier catre un punct principal de transport aerian european.

Depozitarea marfii in aeroport e foarte scump, asadar marfa trebuie trimisa prin serviciul aerian de transport doar odata ce toate documentatia este in ordine. Nu se vor trimite materiale periculoase prin intermediul aerului pana cand importatorul nu va confirma faptul ca toate permisele si autorizatiile specifica au fost obtinute.

Se recomanda mutarea incarcaturii de la terminalul de sosire pana la un depozit privat pentru a nu plati taxe de depozitare foarte mari.

Transportatorii aerieni si serviciile lor disponibile sunt atasate.

Exista doua aeroporturi in Bucuresti, dupa cum urmeaza:

Aeroportul Otopeni:

Henri Coanda Bucuresti Otopeni este principalul aeroport din Bucuresti.
Sunt trei terminale pentru manipulare de marfa la Otopeni:

1) Centru de Marfa International Bucuresti

Proprietate privata
7200 metri patrati
48 ore gratis (fara plata) dupa sosire

Transportatorii care folosesc acest terminal sunt:

Lufthansa
Olympic
Israeli Airlines
Chic Airlines
Swiss Air

2) Tarom

Proprietate guvernamentala
1800 metri patrati
72 ore gratis

Transportatorii care folosesc acest terminal sunt:

Tarom
Austrian Airlines
Aeroflot
Romtrans detine aici spatiu de depozitare propriu

3) DSV

Proprietate privata
900 metri patrati
72 ore gratis

Transportatorii care folosesc acest terminal sunt:

Air France
British Airways
KLM
Turkish Airlines

Otopeni detine doua echipe de handling la sol: GlobGround and Air Menzies.
Companiile aeriene au determinat ce grup de handling vor folosi.

Aeroportul Baneasa

Acest aeroport nu detine un deposit de marfuri.
Acest aeroport este folosit in principal de UPS
UPS de ocupa de incarcaturi de maxim 70 kg.

Aeroportul International Timisoara

Tarom a stopat serviciile din America de Nord si doar aeronavele de pasageri vor
transporta marfuri.



AIRFREIGHT CARRIERS RMGC

TRANSPORTATORI AERIANI/ ROMANIA

TRANSPORTATOR	POL	VIA	POD	T.T / ZILE	FRECVENTA/ ZILE
LH	JFK	FRA	BUH	3	ZILNIC
OS	JFK	VIE	BUH	3	ZILNIC
LH	IAH	DFW/FRA	BUH	7	O DATA LA 2 SAPTAMANI
AF	IAH	CDG	BUH	7	O DATA LA 2 SAPTAMANI
KL	IAH	AMS	BUH	6	ZILNIC
KL	BRU	BRU	BUH	1	ZILNIC
LH	BRU	BRU	BUH	1	ZILNIC
MA	BRU	BRU	BUH	1	ZILNIC
OS	BRU	BRU	BUH	2	3 PER SAPTAMANA
LH	YYZ	FRA	BUH	3	ZILNIC
LH	YYZ	FRA	BUH	7	4,5,7
BA	YYZ	LHR	BUH	3	ZILNIC
SR	YYZ	ZUR	BUH	4	ZILNIC
OS	HAM	VIE	BUH	2	ZILNIC
SR	DUR	ZUR	BUH	3	ZILNIC

2.3

TRANSPORT RUTIER

Transportul rutier al marfurilor in Romania a crescut uimitor odata ce Romania a devenit membra a Uniunii Europene, iar drumurile au devenit extrem de aglomerate

Romania a stabilit un program pentru reabilitarea drumurilor si podurilor, program ce va afecta rutele propuse pentru transportul de gabarit depasit la locul santierului.

Cu confirmarea unei re-inspectari la momentul transportului, ruta originala va fi cea aleasa pentru transportul pieselor cu gabarit depasit. Marfurile de dimensiuni mai mici pot fi transportate pe rute alternative.

Trebuie mentionat faptul ca ruta Bors – Oradea – Cluj Napoca – Turda – Abrud, ce nu a fost analizata, se utilizeaza in prezent pentru transportul marfurilor inafara tarii datorita imbunatatirii drumului de la analiza efectuata in 2002. Aceasta ruta (odata ce este confirmata de o analiza) ar putea sa fie o alternativa viabila si mai scurta de la punctul de frontiera Bors.

In prezent exista o limita de greutate de 40 mt pe drumul principal de la Arad la Deva datorita unui pod slab la Paus si exista mai multe proiecte de inlocuire pod in curs de desfasurare si alte lucrari planificate pentru viitor. Este necesara o re-analiza dupa finalizarea lucrarilor.

Timpul de tranzit de la punctele de plecare din Europa pana la un punct de intrare in Romania variaza intre 3 si 4 zile, iar punctele vamale de la granita sunt deschise 24 ore/zi, 7 zile/saptamana.

Transportul rutier este in general mai ieftin decat transportul maritim din Europa si timpul de tranzit este mai rapid. Incarcatura de peste mt poate fi transportata de Luni pana Vineri; orice incarcatura ce depaseste 40 mt nu poate circula in sarbatori sau in zilele de la sfarsitul saptamanii.

Containerele ce vor fi mutate de la Constanta la amplasamentul proiectului vor fi supuse la o greutate maxima de:

19.5 tone pe 20ft (1 foot = 30.48 cm deci 20ft x 30.48 = 609.6 cm= aprox 6 m lungime) Standard fara avize

21.5 tone pe 40ft Standard fara avize

Obținerea permiselor pentru încărcături mai grele de 25 tone ar trebui tratată ca o excepție și tratată individual. Se percep amenzi pentru camioane/containere ce au o greutate mai mare decât cea declarată.

Echipamentele pentru transportul și manipularea marfurilor grele și supradimensionate sunt disponibile în Europa cât și în zona portului Constanța. Se presupune că toate nevoile de transport pentru acest proiect vor putea fi rezolvate fără a fi nevoie de repositionarea echipamentului de specialitate din afara țării.

Încărcăturile ce necesită permis datorită dimensiunilor mari, greutății și materialelor periculoase trebuie identificate la locul de plecare (de origine). Este important să se acorde timp suficient (aprox 2 luni) pentru planificarea transportului și obținerea permiselor pentru acest tip de încărcătură. Această perioadă de planificare este esențială pentru a se asigura că marfa nu este întârziată în nici un punct al transportului, cu toate acestea procesul poate fi demarat înainte ca bunurile să părăsească locul de origine.

Pentru relevanța acestei analize, am cerut costurile actuale implicite pentru transportul încărcăturii – 14M x 5.2 x 4.2M 90 MT de la Constanța la Rosia Montana.

Costul total estimativ pentru acest transport este de aproximativ 89,000 Euro plus TVA pentru un timp de tranzit de 6 zile.

Costurile incluse sunt:

- studierea rutei – prin intermediul transportului greu
- costurile pentru obținerea permiselor, costurile escortelor
- taxele de drum: - ex. Cuplarea și decuplarea cablurilor, cabluri TV etc.
 - devierea din jurul podurilor de cale ferată
 - escorta poliției
 - taxe județene și oficiale

Se presupune că cererile și permisele pentru ruta analizată să fie înaintate cu cel puțin 2 luni înainte ca încărcătura să fie importată (să fie adusă). Orice încărcătură suplimentară ce ajunge după această analiză și este egală sau mai mică față de dimensiunile precizate va avea alocat timp mai puțin pentru obținerea permiselor. Costul permiselor este direct relevant cu mărimea încărcăturii ce este transportată. Odată ce permisele sunt obținute de către transportator, costul analizei etc. este inclus în oferta dvs. dar se estimează a fi aproximativ jumătate din costul indicat.

Odată ce permisele sunt obținute acestea sunt valabile doar pentru o perioadă de 2 – 3 zile, cu toate acestea dacă, din anumite motive, transportul are întârzieri, compania de transport poate să aplice prezentând documentația completă pentru un nou permis – acesta se primește înapoi în aprox 2- 3 zile.

Procesul de autorizare ar trebui inceput inainte ca incarcatura sa ajunga la destinatie folosind ETA pentru a evalua momentul cand procesul trebuie demarat.



Cea mai apropiata statie de cale ferata fata de locatia proiectului este la Turda, desi aceasta nu ar trebui luata in considerare pe parcursul fazei de constructie a proiectului.

Incarcaturile cu gabarit depasit nu sunt transportate asa de des prin utilizarea cailor ferate datorita numarului mare de permise necesare si perioadei de timp necesare pentru obtinerea lor. Marfurile supradimensionate ce sunt transportate inafara tarii necesita permise de la fiecare operator de transport feroviar utilizat in timpul transportarii.

Poate sa dureze aproximativ 30 – 45 zile pentru a obtine permisiunea si costurile pentru transportul supradimensional de la operatorii de transport feroviar, si de multe ori ei nu detin "vagoane specializate" ce sunt necesare la transportul de astfel de marfuri.

Transportatorii feroviari nu vor furniza dimensiunile maxime premise pe o ruta anume, deoarece combinatile de inaltime si latime sunt determinate de segmentii de cale ferata individuali.

Exista, de asemenea, o oferta foarte limitata de vagoane cu 8, 10 sau 20 linii axiale disponibile in Romania sau in tarile vecine.

Vagoane Normale

In prezent exista trenuri bloc (block trains) ce opereaza zilnic cu marfuri din Europa in Romania. Automotoare (vagon-motor) cu 2, 4 si 6 axe sunt disponibile in termen de 1 sau 2 zile de la comanda. Nu sunt necesare permise pentru marfurile cu dimensiuni ce se incadreaza in greutatea maxima indicata mai jos.

Transportul feroviar este in general mai scump decat cel rutier sau maritim dar este recomandat pentru incarcaturi grele sau cu dimensiuni lungi, sau pentru incarcaturi normale ce necesita tranzit rapid. Stabilirea preturilor pentru transportul feroviar se bazeaza marfurilor ce sunt mutate. Timpul de tranzit pentru transportul feroviar de la majoritatea punctelor feroviare din Europa de Vest este de aproximativ 4 zile pana la granita Romaniei; cea mai rapida ruta disponibila in prezent tranziteaza Germania, Republica Ceha, Republica Slovaca, Ungaria si Romania.

Incarcatura nu trebuie sa fie transferata la punctul de intrare in Romania deoarece sunt stabilite acorduri de transfer intre transportatorii de cale ferata. In cazul in care produsul necesita containere pentru incarcare, trebuie mentionat ca, containere de 45 ft sunt disponibile in cantitati limitate.

Materiale periculoase de Clasa 1 si Clasa 7 necesita autorizatii speciale si escorte. Obtinerea permisiunii de a muta aceste clase IMCO (*eng. IMCO classes*) dureaza de obicei pana la 30 de zile de la fiecare judet prin care trece transportul si documentatia nu va fi analizata de caile ferate doar dupa ce se primesc toate documentele suport.

Vagoane Normale:

Vagon cu 2 osii 8m la 10m Lungime x 2.6m la 2.9m Latime x 2.2m Inaltime
Greutate maxima: 25 tone la 28 tone

Vagon cu 4 osii 18m Lungime x 2.6m la 2.9m Latime x 2.2m Inaltime
Greutate maxima: 55 tone la 60 tone

Sunt disponibile, de asemenea, si vagoane tip platforma

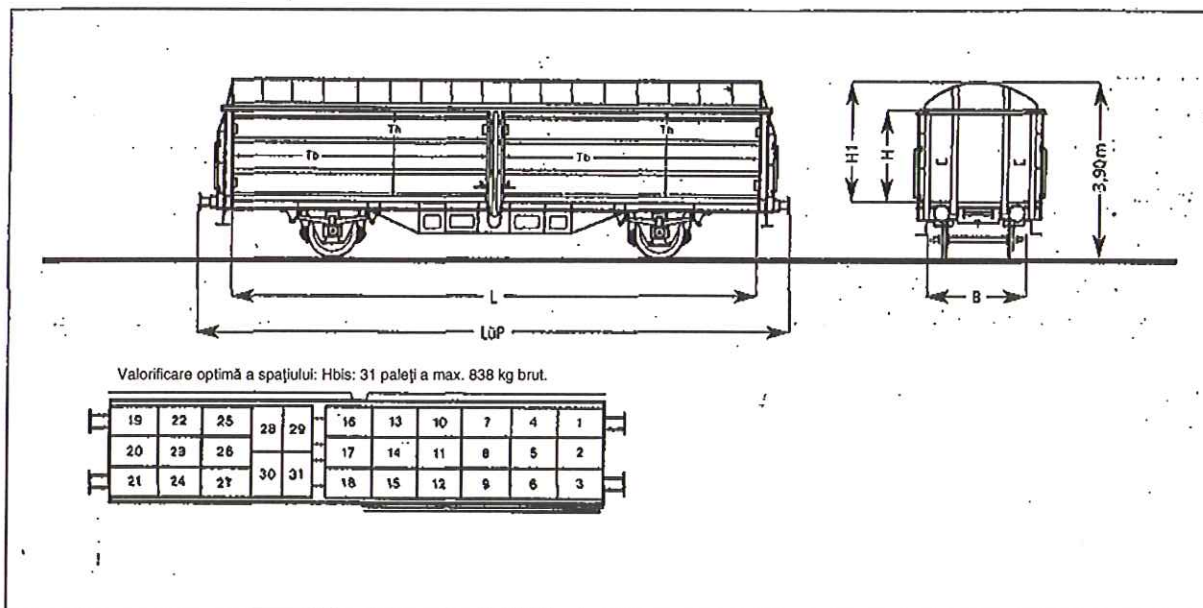
Vagoane cu 2 osii 12m Lungime x 2.6m la 2.9m Latime x 2.2m Inaltime
Greutate maxima: 25 tone la 28 tone

Vagoane cu 4 osii 18m Lungime x 2.6m la 2.9m Latime x 2.2m Inaltime
Greutate maxima: 55 tone la 60 tone

Vagoane cu 6 osii 18m Lungime x 2.6m la 2.9m Latime x 2.2m Inaltime
Greutate maxima: 65 tone

** 2 vagoane platforma pot fi unite pentru a transporta o incarcatura mai lunga

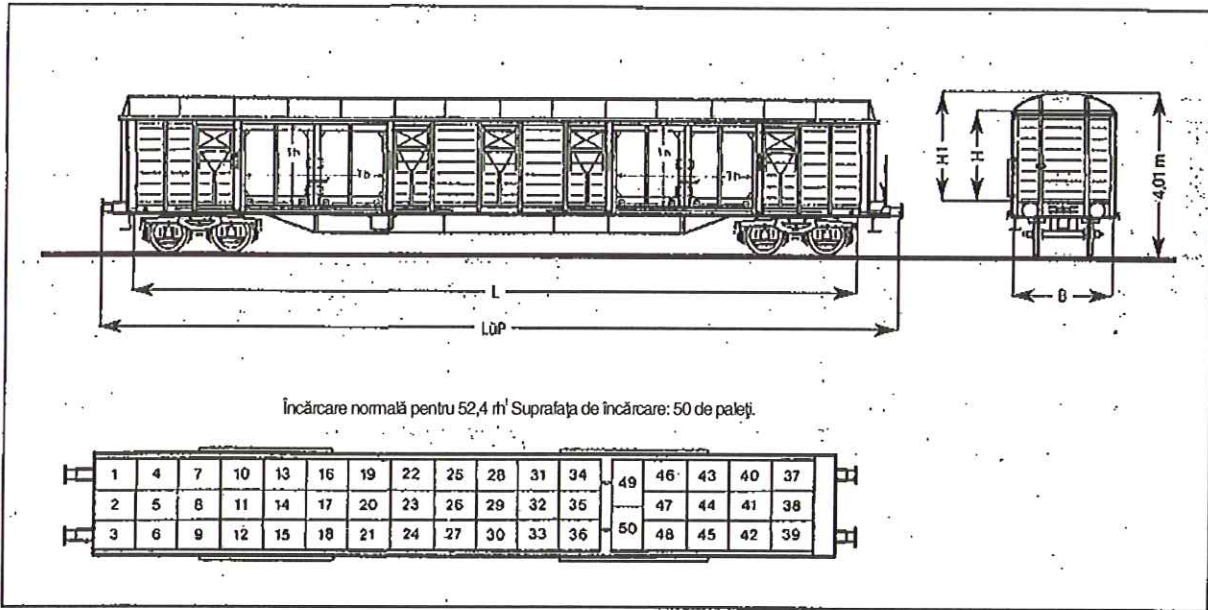
36. Vagon de marfă acoperit cu două osii
Hbis, Hbis-tt



cu pereți culisanti din două secțiuni
Hbis, Hbis-tt 37

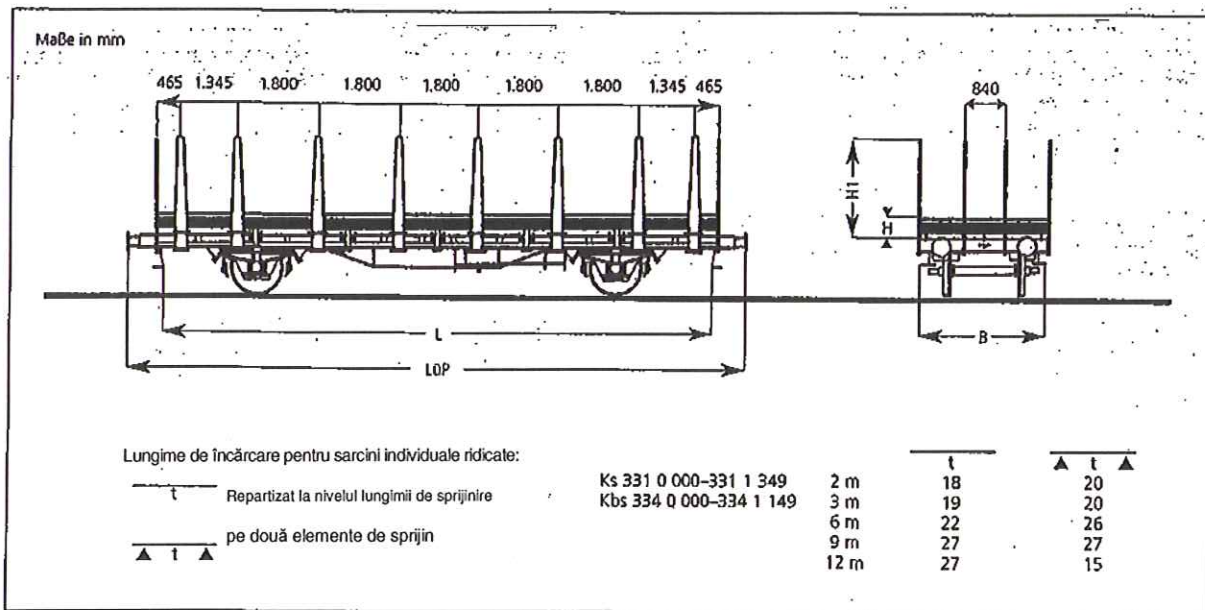
Simbolul tipului	Hbis					Hbis-tt					
Codul tipului	2253 - 2256					2250					
Numărul de osii	2					2					
Ampatament, distanța dintre pivoții	m	8,00					8,00				
lungime max. peste tampon = LOP	m	14,02					14,02				
Masa proprie	t	13,7-14,1					16,2				
Clasa de traseu		A	B	C	**	A	B	C	**		
Limita de sarcină	t	s	18,0	22,0	26,0	**	s	15,3	19,3	23,3	**
Lungime de încărcare = L	m	12,70					12,70				
Lățime de încărcare = B	m	2,67					2,60				
Înălțime de încărcare = H	m	2,07					3,05				
Înălțime de încărcare = H1	m	2,685									
Suprafața de încărcare	m ²	33,90(33,00')					33,20				
Volum de încărcare	m ³	80,00					101,20				
Lățimea de liberă trecere a ușii = Tb	m	6,23					6,27				
Înălțimea de liberă trecere a ușii =	m	2,07					3,05				
Înălțimea pardoselii peste SO	m	1,20									
Particularități:	(.) . . cu frâna de mână					Spații pentru paleți 30					
) 2254 Hbis 4281 2256 150 bucăți cu putere electrică utilă pentru poștă					curba minimă a liniei care poate fi parcursă 35 m ÖBB D s 25,3 Incompatibil RIV Profil P/C 400					

42. Vagon de marfă acoperit cu boghiuri
Gabs



. Vagon de marfă acoperit cu boghiuri 43
Gabs

Simbolul tipului	Gabs					Gabs					
Codul tipului	1810					1811-1812					
Numărul de osii	4					4					
Ampatament, distanța dintre pivoții	m 15,44					16,66					
lungime max. peste tampon = LdP	m 20,48					21,70(21,95)					
Masa proprie	t 25,10					27,90 (28,00)					
Clasa de traseu											
Limita de sarcină	t	s	A	B	C	**	s	A	B	C	**
			38,5	46,5	54,5	**		36,0	44,0	52,0	**
Lungime de încărcare = L	m	19,17					20,39				
Lățime de încărcare = B	m	2,57					2,57				
Înălțime de încărcare = H	m	2,15					2,22				
Înălțime de încărcare = H1	m	2,77					2,75				
Suprafața de încărcare	m ²	49,30					52,40				
Volum de încărcare	m ³	128,00					135,00				
Lățimea de liberă trecere a ușii = Tb	m	4,00					4,00				
Înălțimea de liberă trecere a ușii = Th	m	2,15					2,15				
Înălțimea pardoselii peste SO	m	1,23					1,19				
Particularități	Pereți din tablă de oțel raza minimă de curbare 75 m					Pereți din tablă de oțel raza minimă de curbare 60 m (.) . cu frâna de mână					
Lungime de încărcare pentru sarcini individuale ridicate: Repartizat la nivelul lungimii de sprijinire		t					t				
		3 m 16					4 m 22				
		5m 23					7m 25				
		5,44 m 40					10m 28				
							13 m 33				
							16,66 m 40				

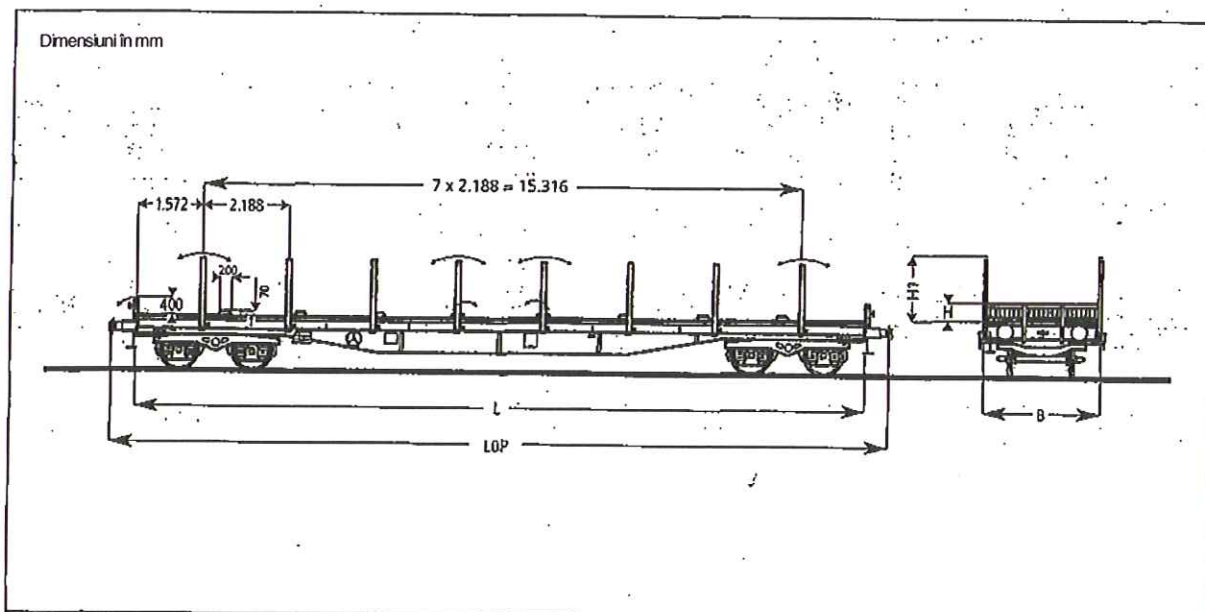


62. Vagon platformă cu două osii cu pereți și țepușe
Ks / Kbs

Simbolul tipului	Ks						Kbs					
Codul tipului	3310-3311						3340-3341					
Numărul de osii	2						2					
Ampatament, distanța dintre pivotii	m 8,00						m 8,00					
lungime max. peste tampon = LOP	m 13,86						m 13,86					
Masa proprie	t 12,90-13,00						t 12,80(13,10)					
Clasa de traseu	1)	A	B	C	**		s	A	B	C	**	
Limita de sarcină	s	19,0	23,0	27,0	**		s	19,0	23,0	27,0	**	
Lungime de încărcare = L	m 12,50						m 12,50					
Lățime de încărcare = B	m 2,76						m 2,77					
Înălțimea pereților laterali = H	m 0,44						m 0,44					
Înălțimea țepușelor = H1	m 1,29						m 2,03					
Suprafața de încărcare	m ² 34,50						m ² 34,60					
Volum de încărcare	m ³						m ³					
Înălțimea pardoselii peste SO	m 1,238						m 1,238					
Particularități	Toți pereții rabatabili 12 rotiri de pereți laterali 4 rotunjiri de pereți frontali Lungime de încărcare pentru sarcini individuale ridicate a se vedea pagina 62						Toți pereții rabatabili 16 întinderi de pereți laterali 4 rotunjiri de pereți frontali Lungime de încărcare pentru sarcini individuale ridicate a se vedea pagina 62 (.).. cu frâna de mână					
	1) ÖBB D s 28,5											

Vagon platformă cu două osii cu pereți și țepușe 63
Ks / Kbs

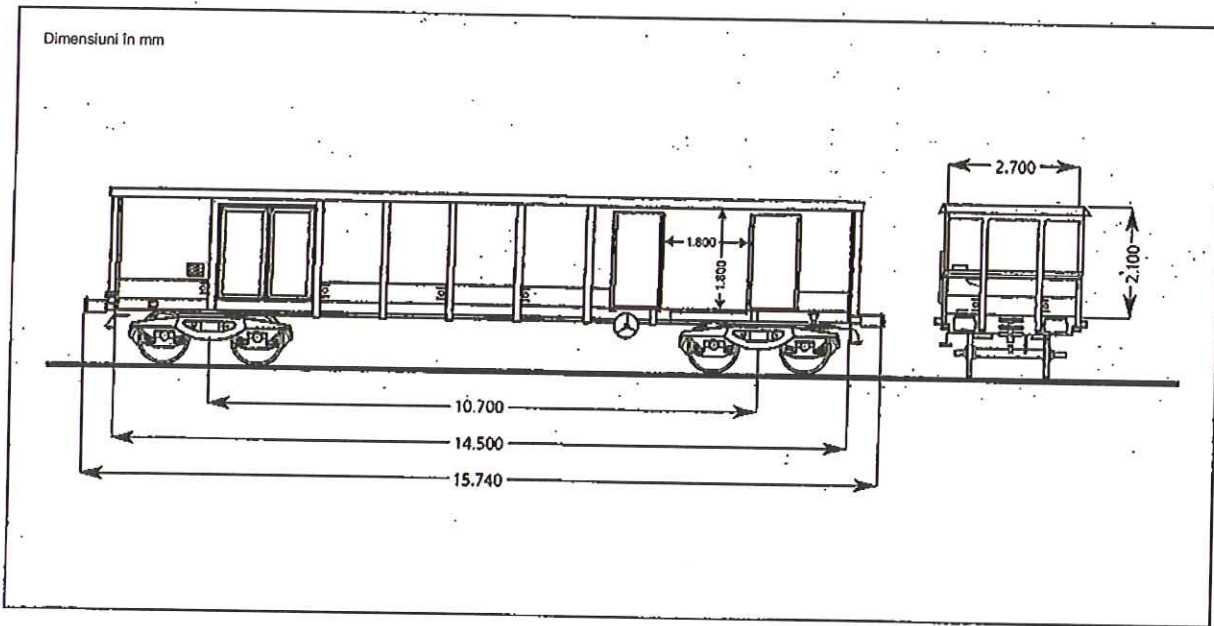
64. Vagon platformă cu boghiuri, pereți frontali și țepușe
Rs / Rgs



Simbolul tipului	Rs					Ras				
Codul tipului	3900-3901.3902,3908					3916				
Numărul de osii	4					4				
Ampatament, distanța dintre pivotii	m 14,60					m 14,60				
Lungime max. peste tampon = LOP	m 20,00 ¹⁾					m 19,90				
Masa proprie	t 21,90 ¹⁾					t 22,50				
Clasa de traseu										
Limita de sarcină	s	A	B	C	**	s	A	B	C	**
		41,5	49,5	57,5	**		41,5	49,5	57,5	**
Lungime de încărcare = L	m 18,53					m 18,53				
Lățime de încărcare = B	m 2,75					m 2,75				
Înălțimea pereților laterali = H	m					m				
Înălțimea țepușelor = H1	m 1,56					m 1,56				
Suprafața de încărcare	m ² 50,90					m ² 50,90				
Volum de încărcare	m ³					m ³				
Înălțimea pardoselii peste SO	m 1,30					m 1,30				
Particularități	Pereți frontali 0,40 m rabatabili 16 rotiri de pereți laterali praguri de încărcare cu opțiune de coborâre raza minimă de curbare 35 m ¹⁾ Nr. grup 390 8 000-390 8 699 LUP 19,90 m; masa proprie 11,3 t					Pereți frontali 0,40 m rabatabili 16 rotiri de pereți laterali praguri de încărcare cu opțiune de coborâre raza minimă de curbare 35 m				
Lungime de încărcare pentru sarcini individuale ridicate:	t ▲ t ▲					t ▲ t ▲				
└ Repartizat la nivelul lungimii de sprijinire	2 m	32	33			2 m	32	33		
	5 m	35	38			5 m	35	38		
	9 m	36	39			9 m	36	39		
▲ t ▲ pe două elemente de sprijin	15 m	44	57,5			15 m	44	57,5		
	18 m	57,5	28			18 m	57,5	28		

Vagon platformă cu boghiuri, pereți frontali și țepușe
Rs / Rgs

74. Vagon de marfă descoperit cu boghiuri
Eanos



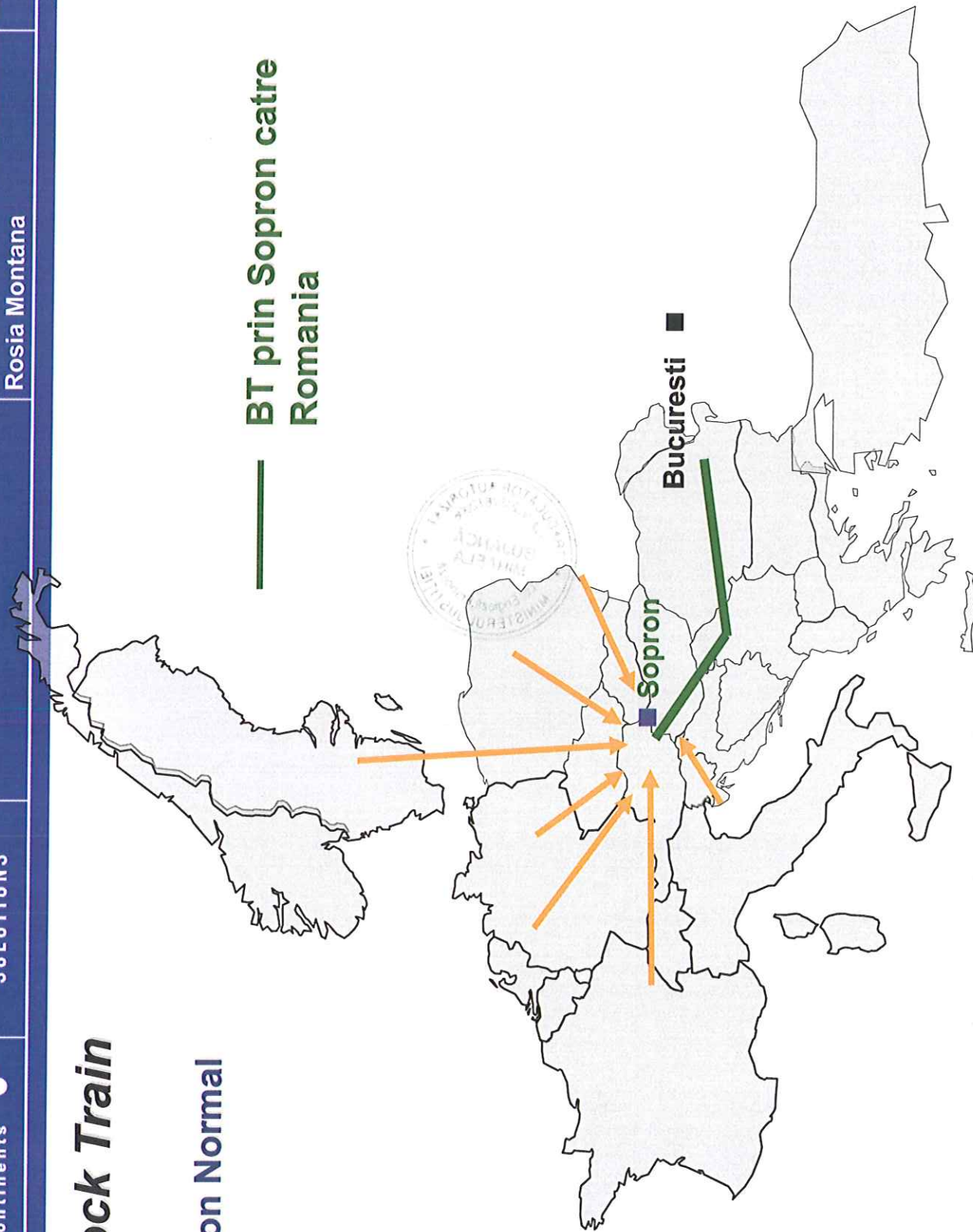
. Vagon de marfă descoperit cu boghiuri 75
Eanos

Simbolul tipului	Eanos					
Codul tipului	5376.5377					
Numărul de osii	4					
Ampatament, distanța dintre pivotați	m	10,70				
lungime max. peste tampon = L _{0P}	m	15,74				
Masa proprie	t	24,00				
Clasa de traseu		A	B	C	D	
Limita de sarcină	t	s	40,0	48,0	58,0	66,0 **
Lungime de încărcare = L	m	14,49				
Lățime de încărcare = B	m	2,72				
Înălțime de încărcare = H	m	2,10				
Suprafața de încărcare	m ²	39,40				
Volum de încărcare	m ³	82,70				
Lățimea de liberă trecere a ușii = T _b	m	1,80				
Înălțimea de liberă trecere a ușii = T _h	m	1,80				
Înălțimea pardoselii peste SO	m	1,235				
Particularități	Platformă de tablă					
Lungime de încărcare pentru sarcini individuale ridicate:		t ▲ t ▲				
t Repartizat la nivelul lungimii de sprijinire	e	3 m	23	26		
		5 m	27	30		
		10,7 m	39	66		
▲ t ▲ pe două elemente de sprijin		curba minimă a liniei care poate fi parcursă 35 m				

Block Train

- Vagon Normal

BT prin Sopron catre
Romania



2.5

TRANSPORTUL CU BARJA (SLEP)

Optiunea cu barja nu este considerata a fi o optiune viabila pentru ca marfa sa fie transportata pe durata constructiei proiectului.

Portul Constanta este conectat la Coridorul VII Pan European – Dunare ce uneste doua dintre cele mai importante rute comerciale ale Europei: Rotterdam si Constanta. Lungimea raului este legata prin intermediul Canalului Dunarii principal din Germania si Canalul Marii Negre. Transportul cu barja este in principal utilizat pentru marfuri vrac si este considerat a fi cel mai scump mod de transport.

Desi lista proiectului nu prezinta nici un fel de incarcatura ce depaseste 6m inaltime x 9m latime si peste 200 mt, orice incarcatura expediata cu aceste detalii va trebuie sa fie transportata cu barja de la Constanta la Oltenita si mai apoi tractata de la Oltenita la locul proiectului.

Cu exceptia cazului in care furnizorii isi vor exprima dorinta de a expedia marfa prin intermediul barjei de la debarcaderul lor propriu pe Dunare, nu se recomanda utilizarea barjei ca o optiune pentru transport

3.0

TRECEREA LA VAMA & PROCEDURI DE IMPORT

O copie a Licentei de Import numarul 47 inaintata catre Rosia Montana tradusa in Engleza este atasata pentru referinta (furnizata noua in 2002). Aceasta licenta este valabila pana in 2018; cu toate acestea, licenta poate fi extinsa daca este necesar. Licenta a fost emisa Rosiei Montane de catre Agentia Nationala de Resurse Minerale.

Rosia Montana a fost inregistrata in Romania in data de 30 Noiembrie 1999. Copie atasata a Certificatului de Inmatriculare. Pentru scopul acestui studiu vom admite ca si importator declarat pe Rosia Montana.

Lista bunurilor ce pot fi importate in baza acestei licente va fi atasata la licenta. Se poate inainta o cerere pentru a adauga articole noi la aceasta lista, iar acest proces dureaza doar cateva zile.

Documente ce indica destinatarul:

S.C. Rosia Montana Gold Corporation S.A.
Str. Piata, Nr. 321
Rosia Montana – 3385
Jud. Alba. Romania

Legea minelor s-a schimbat de la data analizei initiale si, in prezent, nu exista nici o prevedere pentru taxe sau scutire de TVA. Copie a Legii Minelor (in romana) este atasata si Art 50 indica trecerea de la taxe si scutire de TVA.

Marfa importata din Comunitatea Europeana nu necesita o intrare in Vama si bunurile pot circula liber in tara fara plata taxelor. Toate documentele pentru transporturi origine UE trebuie sa precizeze "STATUS C" pentru a obtine acest statut de intrare.

Marfa importata din afara Comunitatii Europene va fi supusa aplicarii taxelor si TVA-ului. Taxele variaza in functie de codul de tarif al produsului, cu toate acestea, in general, nivelul taxelor oscileaza intre 0 si 10%. (Nivelul taxelor vamale a fost redus odata cu intrarea Romaniei in Uniunea Europeana; cu toate acestea, articolele de lux inca au o rata a taxelor mare)

Taxele vamale sunt incasate pe valoarea CIF a bunurilor si TVA-ul (19%) este aplicabil valorii CIF plus taxe.

Marfa importata dintr-o tara cu acord comercial (cu care Romania a semnat un acord comercial) poate fi introdusa fara nici o taxa vamala cu certificatul EUR1 (Israel, Elevelia, Turcia, Norvegia). Daca nu se prezinta certificatul original EUR1 la momentul intrarii in tara, marfa va fi supusa aplicarii taxelor si TVA-ului.

Procedurile vamale s-au schimbat, de asemenea, odata ce Romania a intrat in Comunitatea Europeana. Intrarile sunt acum prelucrate si transmise electronic punctelor de frontiera romanesti.

Procesarea tercerii vamii in aceeasi zi cu sosirea marfii este posibila daca toate documentele sunt primite si intrarea se inregistreaza in sistemul electronic nu mai tarziu de ora 14:00 la Bucuresti sau Otopeni, si 13:30 la Constanta.

Dupa inregistrarea informarii electronice. Computerul vamal va indica unul dintre urmatoarele canale:

Canalul Verde – nu sunt necesare documente sau controlul fizic al incarcaturii – trecere in aceeasi zi sau a doua zi

Canalul Galben – completarea unor documente dar clasificarea tarifului acceptata si inspectia incarcaturii va fi necesara – trecere in 1 sau 2 zile

Canalul Rosu – intrarea si documentele trebuie inaintate pentru verificarea clasificarii si inspectia incarcaturii – trecere in 1 pana la 3 zile

Pentru informare, doar punctele de frontiera mari folosesc acest proces pentru trecere la vama dar, in final si restul vamilor vor folosi acelasi proces on-line (electronic).

Intrarile temporare sunt premise pe baza calificarii bunurilor pentru import temporar. Tipul admiterii temporare determina daca aprobarea trebuie sa fie obtinuta de la Seful Vamii (7 zile) sau daca aprobarea trebuie obtinuta de la Directia Regionala Vamala (30 zile). Articolele ce necesita aprobarea Directiei Regionale Vamale includ orice tip de materiale periculoase etc.

Toate declaratiile vamale trebuie inaintate la vama in termen de 45 zile de la sosirea marfii pentru transportul maritim si 20 de zile pentru transportul aerian, rutier si feroviar, autorizarea inaintea sosirii nu este autorizata.

Broker-ul (comisionarul) vamal autorizat trebuie sa fie indicat pe MAWB sau pe Conosamentul Oceanic, in caz contrar broker-ul trebuie sa abordeze importatorul pentru a obtine o autorizatie scrisa pentru a manipula comanda.

Plata taxelor si a TVA-ului se poate efectua fie de catre broker-ul vamal ori de catre importatorul autorizat. TVA este recuperabil pentru importatorii inregistrati in Romania.

Marfa cu o valoare de 20.00 euro nu necesita o declaratie oficiala vamala, cu toate acestea toate documentele asa cum au fost precizate sunt necesare.

Documentele necesare pentru importul permanent cat si pentru cel temporar sunt detaliate pe urmatoarea foaie.



DOCUMENTE IMPORT

Documentele necesare pentru importul permanent sunt:

1. Factura fiscala pentru import permanent si factura pro-forma pentru indicarea importului temporar;
 - Pretul unitar per articol per linie si numarul unitatilor expediate
 - Tara de origine pentru fiecare articol
 - Valoarea fiecarui articol cu valoarea totala ce include moneda de schimb a valorii
 - Termenii livrarii potrivit INCOTERMS 2000
 - Descriere clara a produsului pentru clasificarea in baza tarifului HS
2. Traducerea facturii in limba romana. Factura trebuie sa fie semnata si stampilata de importator inainte de inaintarea acesteia la
3. Declaratia originala a valorii pentru vama. Formularul este completat de broker-ul vamal si apoi stampilat si semnat de importator.
4. Lista de ambalare ce indica urmatoarele:
 - Greutatea bruta si greutatea neta efectiva (reala) fiecarui articol per rand
 - Greutatea totala bruta si efectiva a articolelor ambulate (nu se va include greutatea propriea a containerului)
5. Certificatul original EUR 1 pentru bunurile originare din tarile care au incheiat acorduri comerciale – (ex. Israel, Elvetia, Turcia, Norvegia, etc.) pentru a permite intrarea marfurilor scutite de taxele vamale.
6. Licentele pentru importul materialelor periculoase necesita:
 - Certificatul de Calitate si Garantie
 - Certificatul de Conformitate
 - Fisa Tehnica a Materialelor

Produsele chimice folosite in productia medicamentelor (H₂SO₄, HCl, etc.) necesita autorizatie de import, transport, manipulare si stocare; Autorizatia se obtine de la Departamentul de Politie si de la Ministerul Sanatatii din Romania.

Licentele de import si alte autorizatii trebuie sa fie prezentate in original la autoritatile vamale romanesti la momentul intrarii. Transportul marfurilor in Romania fara permisele necesare poate rezulta in refuzul de intrare a marfurilor.

7. Documentul de Transport original (CMR, AWB, B/L, etc.)

8. Certificatul de inregistrare fiscala al importatorului , Certificatul de inregistrare in scopuri de TVA (necesare o singura data)
9. Ordinele de plata originale pentru taxele vamale si TVA
10. Imputernicirea emisa de catre importator pentru broker-ul vamal
11. Documente suplimentare necesare pentru importul temporar:
 - Scrisoare de garantie obtinuta de importator de la banca pentru taxele vamale si
 - Cerere pentru intrare temporara
 - Autorizatia pentru intrare temporara emisa de vama.
12. Cele de mai sus ar trebui folosite ca orientare pentru majoritatea importurilor – exista leglementari vamale pentru marfuri specifice ce necesita documente suplimentare
13. Se poate obtine o garantie la locatia minei cu cerere la Autoritatile Vamale Romane. Cu o garantie valabila, marfa ce soseste in Romania fara a avea documentele necesare poate fi expediată direct la mina daca se prezinta o garantie bancara. Trebuie mentionat faptul ca Romtrans are o garantie bancara valabila cu vamile, ce poate fi folosita in loc de a aplica pentru garantii individuale. Incarcatura poate fi transportata la santier in intervalele de timp indicate anterior.



Roşia Montană Gold Corporation S.A. Prin amabilitatea SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc. - Agent 2200 Lake Shore Boulevard West Toronto, Ontario M8V 1A4 Tel: (416) 252-5311 Fax: (416) 252-2330	COMANDĂ NR.: NSD1015923, Revizuire 0 DATA: 9 iulie 2007 PAGINA 1 OF 4 Nr. cerere.: P5424C, Revizuire 1 COD DE COST: TBA
--	--

Către: Northern Blower Prin amabilitatea C.B. Airtech Ltd. 5100 South Service Road Unit 41 Burlington, Ontario	Expediere către: Str. Piaţa, Nr. 321 Roşia Montană 3385, Jud. ALBA, România
În atenţia: D-lui Sergio Rita Tel: (905) 633-9340 Fax: (905) 633-9344	În atenţia: D-lui Brad Cooke

EXPEDIERE PE CALE AERIANĂ

Franco transportator la uzina vânzătorului conform condiţiilor Incoterms 2000 Punct de expediere: Uzina vânzătorului, Winnipeg, Manitoba Data livrării: A se vedea 3 Condiţii de plată: A se vedea pagina 2	FACTURĂ ÎN ORIGINAL CĂTRE: Roşia Montană Gold Corporation S.A Prin amabilitatea SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc. 2200 Lakeshore Blvd. West, Toronto, Ontario Canada M8V 1A4
--	--

IMPORTANT - VĂ RUGĂM SĂ CITIȚI CU ATENȚIE

Această comandă nu este obligatorie până când nu este acceptată. Acceptarea în scris a acestei comenzi va constitui acceptarea termenilor și condițiilor conținute de aceasta. Semnați și returnați imediat exemplarul de acceptare atașat. **MARCAȚI NUMĂRUL COMENZII pe toate documentele și pachetele de corespondență.**

NR. ART.	CANT.	DESCRIERE	PREȚ UNITAR	SUMĂ TOTALĂ
		<u>Rosia Montana Gold Corporation S.A.</u> <u>MODERNIZARE EXHAUSTOR</u> <u>Celule de flotație</u> <u>90-23-0000</u> Confirmarea comenzii verbale transmise către R. Starzynski / S. Rita în data de 9 iulie 2007. SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc., acționând în calitate de agent pentru Rosia Montana Gold Corporation S.A., emite Comanda formală cu nr. NSD1015923, Revizuirea 0 în atenția Northern Blower prin amabilitatea C.B. Airtech pentru acoperirea costului de furnizare și livrare franco transportator Uzina Vânzătorului pentru (1) Motor și un (1) Ghidaj Motor în modul enunțat în continuare:		

ACCEPTUL VÂNZĂTORULUI

SNC-LAVALIN ENGINEERS & CONSTRUCTORS INC. - AGENT

VÂNZĂTOR

PRIN _____

DATA _____

RICHARD STARZYNSKI
CUMPĂRĂTOR EXPERT PROIECT



Roşia Montană Gold Corporation S.A. Prin amabilitatea SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc. - Agent 2200 Lake Shore Boulevard West Toronto, Ontario M8V 1A4 Tel: (416) 252-5311 Fax: (416) 252-2330	COMANDĂ NR.: NSD1015923, Revizuire 0 DATA: 9 iulie 2007 PAGINA 2 OF 4 Nr. cerere.: P5424C, Revizuire 1 COD DE COST: TBA
--	--

ART NR.	CANT.	DESCRIERE	PREȚ UNITAR	PREȚ TOTAL
1	1	Motor 2 HP ABB TEFC, 380V/3Ph/50HZ, cadru 90L pentru Exhaustorul de Proces existent Nr. etichetă echipament: 0248-5424-0002	875,00 \$	875,00 \$
2	1	Bază ghidaj motor pentru Articolul 1	140,00 \$	140,00 \$
3	1 Lot	Ambalare internă		Inclus
	1 Lot	Prețul total al echipamentului Expediere și Asigurare (Estimat)		1.015,00 \$
		PREȚ TOTAL FRANCO TRANSPORTATOR LA UZINA VÂNZĂTORULUI (Taxele federale și de provincie incluse)		Nu este cazul
		TAXE Taxele federale, statale și/sau de provincie din SUA și Canada nu se aplică acestui echipament, deoarece acesta urmează să fie transportat la Exploatarea Auriferă a Cumpărătorului din România.		1.015,00 \$
		PREȚURILE Prețurile sunt fixe și ferme în fonduri SUA.		FONDURI SUA
		CONDIȚII DE EXPEDIERE Toate expedierile sunt franco transportator la uzina vânzătorului conform condițiilor Incoterms 2000.		
		CONDIȚII DE PLATĂ Următoarele condiții de plată vor fi citite în legătură cu punctul GC8 din Condițiile Generale și acolo unde apar conflicte, acestea vor avea prioritate. Plata de către Societate se va face după primirea facturii aprobate și valabile, după cum urmează: - 100% din valoarea netă totală a achiziției în termen de 30 de zile de la data expedierii și primirii de către reprezentantul societății a tuturor documentelor furnizate de vânzător.		

Roşia Montană Gold Corporation S.A.

Prin amabilitatea SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc. -
Agent
2200 Lake Shore Boulevard West
Toronto, Ontario M8V 1A4
Tel: (416) 252-5311 Fax: (416) 252-2330

COMANDĂ NR.: NSD1015923, Revizuire 0

DATA: 9 iulie 2007

PAGINA 3 OF 4

Nr. cerere.: P5424C, Revizuire 1

COD DE COST: TBA

LIVRARE

Vanzătorul va expedia un (1) Motor și o bază de ghidaj motor (1) Ex: uzina vânzătorului din Winnipeg, Manitoba cel târziu la 10 iulie 2008.

INSPECȚIE ȘI ASIGURAREA CALITĂȚII

Cumpărătorul își rezervă dreptul de a efectua inspecții în magazin pentru acest echipament în orice moment în timpul fabricării, asamblării și testării. Vânzătorul va notifica în mod adecvat Cumpărătorul referitor la aceste teste.

Inspecția echipamentului de către Cumpărător nu-l eliberează pe Vânzător de responsabilitatea deplină pentru furnizarea echipamentului în conformitate cu toate cerințele acestei Comenzi.

TERMENI ȘI CONDIȚII

Vanzătorul acceptă condițiile generale ale Cumpărătorului

PERIOADA DE GARANȚIE

Perioada de garanție va fi de (12) luni de la data punerii în funcțiune în uzină și nu va depăși optsprezece (18) luni de la data transportului la locul de desfășurare a activității din Roşia Montana.

PERSOANELE DE CONTACT ALE SNC-LAVALIN

Rita Foord (416) 252-5311

INSTRUCȚIUNI DE EXPEDIERE

Roşia Montană Gold Corporation S.A.
Str. Piața, Nr. 321,
Roşia Montană
3385, Jud. ALBA,
România

În atenția: D-lui Brad Cooke

Panalpina (agentul de expediție al Cumpărătorului) va contacta Vânzătorul pentru a stabili condițiile de expediție la locul desfășurării activității din Roşia Montană.

Persoana de contact din cadrul Panalpina este: Dra. Beverly Waldron
6350 Cantay Road
Mississauga, Ontario L5R 4E2
Tel: (905) 755-4553
Fax: (905) 755-4634



Roşia Montană Gold Corporation S.A.

Prin amabilitatea SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc. -
Agent

2200 Lake Shore Boulevard West

Toronto, Ontario M8V 1A4

Tel: (416) 252-5311 Fax: (416) 252-2330

COMANDĂ NR.: NSD1015923, Revizuire 0

DATA: 9 iulie 2007

PAGINA 4 OF 4

Nr. cerere.: P5424C, Revizuire 1

COD DE COST: TBA

INSTRUCȚIUNI DE FACTURARE

Un exemplar original al fiecărei facturi trebuie trimis la următoarea adresă:

Roşia Montană Gold Corporation S.A.
Prin amabilitatea SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc.
2200 Lakeshore Blvd. West
Toronto, Ontario M8V 1A4

IMPORTANT

Facturile **nu** vor fi plătite dacă numărul comenzii nu este indicat pe fiecare factură transmisă și pe fiecare listă de ambalare aferentă pentru toate transporturile efectuate.

Numărul articolului de pe comandă trebuie să corespundă articolelor de pe facturile și listele de ambalare ale vânzătorului. Comenzile plasate de vânzător la furnizori terți trebuie să conțină la rândul lor numerele comenzilor și numerele articolelor SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc.

Furnizorii terți trebuie să se asigure înainte de expedierea componentelor/materialelor că acestea au numerele comenzilor și numerele articolelor SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc. Purchase Order Numbers pe listele de ambalare înainte de expediere. Echipamentul identificat în mod necorespunzător pe listele de ambalare și pe facturi va avea drept rezultat neplata facturilor.

Vânzătorul contractual va avea responsabilitatea de a-i informa pe furnizorii terți și pe furnizori că aderarea strictă la condițiile enunțate mai sus este obligatorie și necesară.

COMANDĂ COMPLETĂ ȘI REȚINERE

Această comandă nu va fi considerată completă până când SNC-Lavalin Engineers & Constructors Inc. nu se va afla în posesia tuturor datelor tehnice solicitate. Plata facturii finale va fi reținută în așteptarea primirii și acceptării tuturor datelor tehnice solicitate de la vânzător. (Consultați punctul GC8 - Pagina 3 din 8 din Condițiile Generale atașate).

CONFORMARE

Exceptând cazul în care această comandă prevede contrariul, echipamentul va fi furnizat în conformitate cu următoarele documente:

- Condițiile Generale, 8 pagini.

CONFIRMARE – NU MULTIPLICAȚI

CML NORTHERN BLOWER INC.901 REGENT AVENUE WEST
WINNIPEG, MANITOBA
CANADA R2C 2Z8**FACTURĂ COMERCIALĂ**

COMANDĂ NR: NSD1015923

FACTURĂ NR: K2-1313-NSD1015923

DATA: 10 IULIE 2008

VÂNDUT CĂTRE:

ROSIA MONTANA GOLD CORPORATION S.A.
PRIN AMABILITATEA SNC LAVALIN INC.
2200 LAKESHORE BLVD. WEST
TORONTO, ONTARIO CANADA
TEL: 416-252-5311

EXPEDIERE CĂTRE:

ROSIA MONTANA GOLD CORPORATION S.A.
STR. PIATA, NR 321
ROSIA MONTANA
3385 JUD. ALBA, ROMANIA

PUNCT DE ORIGINE: WINNIPEG, CANADA

TOTAL: 1 SKID

ARTICOL COMANDĂ	CANTITAT	DESCRIERE	EXPEDIERE # K2-1313	PREȚ UNITAR	SUMĂ
1	1	CML NORTHERN BLOWER FURNIZAT ABB 1.5 KW 1500 RPM 3/50/380 TEFC C/W F1 DOZĂ DE DERIVAȚIE		\$875.00	\$875.00
2	1	CML NORTHERN BLOWER ÎNLOCUIRE BAZĂ GHIDAJ MOTOR PENTRU CADRU 90L		\$140.00	\$140.00
PREȚ TOTAL FRANCO LA BORD TORONTO					\$1,015.00
					DOLARI SUA

POWER OF ATTORNEY

IMPUTERNICIRE PENTRU VAMUIRE

Subscrisa.....
cu sediul in.....
reprezentata legal de....., avand calitatea de.....
imputernicim urmatoarele persoane:

Numele si prenumele	- Data si locul nasterii	Tipul, seria si numarul actului de identitate cu care se legitimeaza	Specimen de semnatura
(1)	(2)	(3)	(4)

1. Sa ne reprezinte pe langa biroul vamal.....
2. Sa semneze in numele si in contul nostru ca obligati principali:
 - declaratii vamale
 - documentele prin care se regleaza drepturile vamale
 - orice proces verbal si alte documente cerute de reglementarile vamale
3. Sa regleze taxele si penalitatile ce decurg din operatiunile vamale si din celelate acte prevazute mai sus.
4. Sa primeasca orice rambursare de sume si sa emita chitante.
5. Sa indeplineasca, in general, orice alte acte ce intereseaza autoritatea vamala.

Ne asumam raspunderea civila pentru persoanele desemnate, fara a prejudicia raspunderea eventuala pe plan penal, in special in situatii de frauda.

Ne angajam si ne conformam procedurilor legislatiei si reglementarilor de comert si vamale romane si sa indeplinim obligatia de a pastra, timp de cinci ani, documentele privind operatiunile vamale efectuate in baza prezentei procuri si a le prezenta imediat, la prima cerere, autoritatii vamale romane.

Prezenta procura intra in vigoare din momentul aprobarii acesteia de seful biroului vamal si este valabila pana la primirea de catre acesta a notificarii de revocare a procurii de fata.

In caz de revocare, aceasta va avea efect dupa primirea de catre seful biroului vamal a notificarii.

Persoanele imputernicite nu sunt autorizate sa subdelege puterile ce le-au fost acordate prin prezenta imputernicire.

Data la...../pe data de..... de.....

(localitatea)

(nume, prenume, functie)
(stampila si semnatura autorizata)

REQUEST FOR TEMPORARY ADMISSION - SAMPLE

▼M20



COMUNITATEA EUROPEANĂ
MODEL

Cerere de autorizație pentru utilizarea unui regim vamal cu impact/destinație economică

Notă: Pentru completarea acestui formular se va consulta nota explicativă corespunzătoare


Original	1. Solicitant		Rezervat pentru vamă	
	2. Regim vamal/regimuri vamale		3. Tip de cerere	4. Formulare de continuare
	5. Locul și tipul de conturi/evidențe			
	6. Termenul de valabilitate a autorizației			
	a	b		
	7. Mărfuri de plasat sub regim vamal			
	Codul NC	Descriere	Cantitate	Valoare
	8. Produse compensatoare sau transformate			
	Codul NC	Descriere	Rata rentabilității	
	9. Detalii despre activitățile planificate			
	10. Condiții economice			
	11. Birou vamal/birouri vamale			
	a	de intrare		
	b	de încheiere		
	c	birou/birouri de supraveghere		
12. Identificare	13. Termen de încheiere (luni)	14. Proceduri simplificate	15. Transfer	
		a	b	
16. Informații suplimentare				
17.				
Semnătura		Data		
Numele				

DECLARATIA PENTRU VALOAREA IN VAMA


Nr. din

1. VANZATOR Nume: Adresa:	SPATIU DESTINAT BIROULUI VAMAL	
2. a) CUMPARATOR Nume: Adresa:		
2. b) REPRESENTANT Nume: Adresa:		
NOTA IMPORTANTA Persoana care semneaza si depune prezenta declaratie: - raspunde de corectitudinea elementelor inscrise in acest formular si de autenticitatea tuturor documentelor prezentate in scopul determinarii valorii in vama si - se angajeaza sa furnizeze toate informatiile si documentele suplimentare necesare pentru determinarea valorii in vama a marfurilor.	3. Conditia de livrare	
4. Numarul si data facturii		
5. Numarul si data contractului		
6. Numarul si data deciziilor vamale referitoare la rubricile 7 - 9	Marcati cu X casuta adecvata	
*7.a) Vanzatorul si cumparatorul sunt legali in sensul art. 15.4 din Acordul privind aplicarea art. VII din GATT?	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NU
b) Legatura a influentat pretul marfurilor importate?	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NU
c) (raspuns facultativ) Valoarea tranzactionala a marfurilor importate este foarte apropiata de o valoare mentionata la art. 2.b) din Acordul privind aplicarea art. VII din GATT? In caz afirmativ, faceti precizari detaliate	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NU
(* Rubricile aferente intrebarilor de la pct. 7.b) si 7.c) se completeaza numai in cazul in care la intrebarea 7.a) s-a raspuns afirmativ)		
*8.a) Exista RESTRICTIILE referitoare la cedarea sau utilizarea marfurilor de catre cumparator, altele decât restrictiile care:	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NU
i) sunt impuse sau cerute de lege sau autoritatile române; ii) limiteaza regiunea geografica in care marfurile pot fi revândute; sau iii) nu afecteaza substantial valoarea marfurilor.		
b) Vânzarea sau pretul sunt subordonate unor CONDITII sau unor PRESTATII a caror valoare nu este determinabila pentru ceea ce se refera la marfurile de evaluat? Precizati natura restrictiilor, conditiilor sau prestatilor, dupa caz.	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NU
(*Daca valoarea conditiilor sau prestatilor este determinabila, precizati suma in rubrica nr. 11 b)		
*9.a) Exista redevente sau drepturi de licenta relative la marfurile importate, pe care cumparatorul este tinut sa le achite, fie direct, fie indirect, ca o conditie a vânzării marfurilor de evaluat?	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NU
b) Vânzarea este conditionata printr-un acord in baza caruia o parte a produsului oricarei vânzari, cesiunii sau utilizari ulterioare a marfurilor revine direct sau indirect vânzătorului?	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NU
(* In cazul unui raspuns afirmativ la oricare din intrebari, mentionati conditiile si, daca este posibil, precizati suma in rubricile nr. 15, respectiv 16)		
NOTA RELATIVA LA RUBRICA NR. 7		
1. Persoanele sunt considerate legale daca: a) una, face parte din directia sau consiliul de administratie al intreprinderii cetatitane si reciproc; b) ele sunt legal recunoscute ca asociate; c) ele sunt patroni si salaristi; d) o persoana oarecare posedă, controlează sau deține direct sau indirect 5% sau mai mult din actiunile sau partiile emise, cu drept de vot, de una și de cealaltă; e) una dintre ele controlează pe cealaltă direct sau indirect; f) amândouă sunt direct sau indirect controlate de o terță persoană; g) împreună, ele controlează direct sau indirect o terță persoană; sau h) ele sunt membri ai aceleiasi familii.		
10.a) Numar de file suplimentare anexate		
10.b) Locul întocmirii:		
Data:		
Semnatura:		

SPATIU DESTINAT BIROULUI VAMAL				
		ARTICOL	ARTICOL	ARTICOL
A. BAZA DE CALCUL	11.a) Pretul efectiv platit sau pretul de platit in moneda de facturare			
	b) Plati indirecte (vezi rubrica 8.b) (cursul de schimb:)			
	12. Total A (In lei)			
B. ELEMENTE CARE SE ADAUGA la pretul efectiv platit sau pretul de platit (In lei)*	13. Costuri suportate de cumparator			
	a) comisioane, cu exceptia comisiunelor la cumparare			
	b) cheltuieli de intermediere			
	c) costul ambalajelor			
	14. Produse si servicii furnizate direct sau indirect de cumparator fara cheltuieli sau la costuri reduse si utilizate cu ocazia producerii si vanzarii pentru export a marfurilor importate:			
	a) materiale, componente, parti si elemente similare utilizate cu ocazia producerii marfurilor importate			
	b) utilaje, matrite, forme si elemente similare utilizate cu ocazia producerii marfurilor importate			
	c) materiale consumate cu ocazia producerii marfurilor importate..			
	d) Inginerie, dezvoltare, lucrari de arta si design, planuri si schite, executate in alta tara decat tara de import si necesare la producerea marfurilor importate			
	15. Redevante si drepturi de licenta (vezi rubrica nr. 9.a)			
	16. Valoarea oricarei parti a produsului oricarei revanzari, cesiuni sau utilizari ulterioare a marfurilor care revine, direct sau indirect, vanzatorului (vezi rubrica nr. 9.b)			
	17. Cheltuieli de livrare pe parcursul extern pana la frontiera romana:			
	a) cheltuieli de transport			
	b) cheltuieli de incarcare, de descarcare si de manipulare conexe transportului marfurilor importate			
	c) costul asigurarii			
	18. Total B			
C. ELEMENTE CARE SE DEDUC din pretul efectiv platit sau pretul de platit (In lei)*	19. Costul transportului dupa import			
	20. Cheltuieli relative la lucrarile de constructie, de instalare, de montaj, de intretinere sau de asistenta tehnica intreprinse dupa import in ce priveste marfurile importate			
	21. Alte cheltuieli (precizate)			
	22. Drepturi si taxe platite in tara de import			
	23. Total C			
24. VALOAREA IN VAMA DECLARATA (A+B-C)				
*) Daca sumele sunt exprimate in moneda straina, se vor indica in aceasta rubrica sumele in moneda straina si cursul de schimb in vigoare raportat la fiecare element, pentru fiecare articol in parte.				
Elementul de valoare		Suma		Cursul de schimb

ORDIN DE PLATA		Nr. 50	PLATITI 351	LEI, adică
treisutecincizecisiunulei				
PLATITOR AMROMCO ENERGY LLC SUC PLOIEST Cod de identificare fiscală 14693543 Adresa PLOIESTI STR.GHEORGHE 41 BL45F3 ET 6		 Codul BIC Cod IBAN plătitor RO91BRDE300SV08565073000 BRDEROBU De la BANCA ROMANA DE DEZVOLTARE		
BENEFICIAR BIROUL VAMAL OTOPENI CALATORI Cod de identificare fiscală 4266898 Codul BIC Cod IBAN benef. RO14TREZ4212017010101XXX TREZROBU La Trezorerie operativa Ilfov		Primirea/ Acceptarea _____ Semnătura _____ I. S.		
Reprezentând : TAXE VAMALE LOT PETTIGREW AWB02069493292		Tipul transferului NORMAL <input type="checkbox"/> URGENT <input type="checkbox"/> Data emiterii 06/07/2007 Semnătura plătitorului și Stampila _____ (50) Data debitării : _____		

PAYMENT ORDER FORM FOR CUSTOMS/DUTIES - SAMPLE

ORDIN DE PLATA		Nr. 51	PLATITI 2.955	LEI, adică
douamii nouasutecincizeciscincilei				
PLATITOR AMROMCO ENERGY LLC SUC PLOIEST Cod de identificare fiscală 14693543 Adresa PLOIESTI STR.GHEORGHE 41 BL45F3 ET 6		 Codul BIC Cod IBAN plătitor RO91BRDE300SV08565073000 BRDEROBU De la BANCA ROMANA DE DEZVOLTARE		
BENEFICIAR BIROUL VAMAL OTOPENI CALATORI Cod de identificare fiscală 4266898 Codul BIC Cod IBAN benef. RO05TREZ4212010010102XXX TREZROBU La Trezorerie operativa Ilfov		Primirea/ Acceptarea _____ Semnătura _____ I. S.		
Reprezentând : TVA LOT PETTIGREW AWB02069493292		Tipul transferului NORMAL <input type="checkbox"/> URGENT <input type="checkbox"/> Data emiterii 06/07/2007 Semnătura plătitorului și Stampila _____ (51) Data debitării : _____		

PAYMENT ORDER FORM FOR VAT - SAMPLE

HVB Tiriac Bank

BANK LETTER OF GUARANTEE - SAMPLE

Bucuresti, 21 noiembrie 2006

Catre: Vama Antrepozite

Scrisoare de garantie bancara nr. LG/CB063435RON

Stimati domni,

La cererea societatii

, prin prezenta, ne angajam irevocabil si neconditionat sa efectuam plata taxelor vamale si a celorlalte creante bugetare datorate de clientul nostru incepand cu data de 21 noiembrie 2006, pentru operatiunile vamale de import temporar, care suspenda temporar plata acestor creante, in limita sumei de:

30.628,00 RON (RON treizecimi sase sute douazeci si opt)

Plata taxelor vamale si a celorlalte creante bugetare datorate dvs. se va face de catre noi, Banca Comerciala HVB Tiriac SA, cu sediul in Piata Charles de Gaulle nr.15, Sector 1, 011857, Bucuresti, Romania, la prima si simpla dvs. cerere scrisa, in toate cazurile in care clientul nostru

nu isi achita din proprie initiativa sumele datorate.

Valoarea garantiei se reduce automat cu valoarea platilor efectuate de catre noi, Banca Comerciala HVB Tiriac SA in baza prezentei scrisori de garantie.

Scrisoarea de garantie este valabila pana la data de 21 noiembrie 2007.

Daca pana la expirarea termenului de valabilitate a scrisorii de garantie nu s-a primit de la Vama Antrepozite nici o cerere scrisa de executare in stricta conformitate cu termenii si conditiile specificate mai sus, aceasta scrisoare de garantie devine nula.

Director Sucursala Ploiesti,

Ioana Micale



Coordonator Relatii Clientela,

Petronela Nicolescu

Piata Charles de Gaulle nr. 15,
parter, etajele 1, 2, 3, sector 1, Bucuresti
Nr. de ordine in Registrul Bancar:
RB-PJA-40-011/18.02.1999
Capital social 339 967 145.1 RON
Nr. de ordine in Registrul Comertului:
J407706/1991
Cod Unic de Inregistrare: R 361536
Operator de date cu caracter personal nr. 1186
Telefon: +40 21 203 2222
Telefax: +40 21 230 84 85
internet: <http://www.hvb-tiriac.ro>

Data emiterii: 11 aprilie 2001
Data revizuirii (V.4): 1 iunie 2007

FIȘĂ DE DATE PRIVIND SIGURANȚA MATERIALELOR

FDSM nr. 501-132 (M0107)

1. IDENTIFICAREA SUBSTANȚEI/PREPARATULUI ȘI SOCIETĂȚII/ÎNȚREPRINDERII

- 1.1. Identificarea preparatului
Numele produsului: APPLAUD-CHLORPYRIFOS WP
- 1.2. Utilizarea preparatului
Insecticid și acaricid pentru agricultură
- 1.3. Identificarea societății/întreprinderii
Producător
Nihon Nohyaku Co., Ltd.
Eitaro Bldg. 2-5, Nihonbasi 1-Chome, Chuo-KU, Tokio, Japonia
(DEPARTAMENTUL DE SIGURANȚĂ A MEDIULUI / Tel: 81-3-3274-1887)

Contact Regatul Unit
Nihon Nohyaku, Ltd., biroul din Londra
75 Cannon Street, Londra EC4N 5BN, Regatul Unit
Tel: 44-20-7556-7657, 44-20-7556-7691 (Direct)
Fax: 44-20-7556-7475

Număr de telefon de urgență
OVERSEAS DIVISION, Nihon Nohyaku Co., Ltd.
Clădirea Eitaro, 2-5, Nihonbaal 1-Chome, Chuo-KU, Tokio, Japonia
Telefon: 81-3-3274-3420
Fax: 81-3-3281-2443

2. COMPOZIȚIE / INFORMAȚII PRIVIND INGREDIENTELE

Substanță/Amestec Amestec

Ingrediente și compoziție

Ingredient activ:

- 1) 2-ter-butilmino-3-izopropil-5-fenil-3,4,5,6-tetrahidro-2H-1,3,5-tiaziazin-4-on
(denumire simplificată: Buprofezin)
- 2) O, O-dietil O-3,5,6 – tricloro-2-firidil fosforotioat
(denumire simplificată: Clorpirifos)

Componentă periculoasă

Denumire chimică	Nr. CAS	Simbol	Fraze R	Concentrație (%)
Buprofezin	69327	XI, N	R36-50-53	20.0
Clorpirifos	2921-88-2	T, N	R20-21-22/36-37-38	20.0

3. IDENTIFICAREA PERICOLULUI

Clasificare: nociv, iritant, periculos pentru mediu

Pericole fizice și chimice: nu este cazul

Efecte adverse asupra sănătății umane: Acest produs include clorpirifos (pesticid organofosforic). Așadar, în cazul ingerării, inhalării sau contactului cu pielea, poate dezvolta simptome toxice întâlnite în cazul pesticidelor organofosforice.

Poate cauza o iritație în urma contactului cu ochii și o ușoară iritație a pielii în urma contactului cu aceasta.

4. MĂSURI DE PRIM AJUTOR

Contactul cu ochii: Spălați-vă pe ochi cu apă din abundență timp de cel puțin 15 minute și consultați medicul.

Contactul cu pielea: Spălați pielea cu apă din abundență și săpun. Scoateți hainele contaminate și spălați-le înainte de re folosire. Dacă iritația persistă, consultați medicul. Persoanele sensibilizate ar trebui să evite contactul ulterior și reutilizarea hainelor.

Ingerare: În cazul înghițirii, clătiți gura cu apă și beți unul sau două pahare de apă. Păstrați-vă calmul, odihniți-vă și consultați medicul. Nu induceți voma.

Inhalare: Sulfatul de atropină și formula PAM sunt disponibile ca antidot în cazul otrăvirii cu pesticid organofosforic.

Scoateți persoana afectată la aer curat. Consultați medicul dacă efectul de rău persistă.

5. MĂSURI DE COMBATERE A INCENDIILOR

Medii extincatoare adecvate: pulverizarea de apă, spumă, pudră chimică uscată, dioxid de carbon

Pericole specifice în timpul combaterii incendiilor:

Arderea sau descompunerea termică poate genera gaze toxice (CO, CO₂, NO_x, etc.)

Echipament de protecție special pentru pompieri: pompierii ar trebui să poarte echipament de protecție adecvat

Alte informații: Evitați curgerea mediilor de stingere cum ar fi apa, spuma și substanțele chimice uscate în eleșteu, râu sau lac datorită pericolului de toxicitate acută pentru organismele acvatice.

6. MĂSURI DE ELIBERARE ÎN CAZ DE ACCIDENTE

Măsuri individuale de precauție: Purtați îmbrăcăminte de protecție adecvată, mănuși și protecție pentru ochi și față.

Precauții de mediu: Evacuați personalul de care nu este nevoie. Împiedicați deversarea produselor în canalizări, cursuri de apă sau zone joase. Spălăturile nu ar trebui turnate în canalizări sau căi de apă.

Metode de curățare: Absorbirea pierderilor prin scurgere în nisip, sol sau orice alt material absorbant adecvat. Transferați într-un recipient pentru evacuare. Spălați zonele în care s-au vărsat produsele cu apă.

7. MANIPULARE ȘI DEPOZITARE

7.1. Manipularea

Recomandări de manipulare în condiții de siguranță: Utilizați cu ventilație adecvată. Evitați contactul cu pielea și cu ochii. Nu inspirați praf sau vapori. Spălați-vă bine pe mâini și pe față după manipulare. Nu mâncați, beți sau fumați în timpul utilizării.

7.2. Depozitare

Cerințe privind zonele de depozitare și recipientele

Evitați expunerea directă la lumina soarelui. Depozitați într-un loc răcoros și bine ventilat. Păstrați în recipientul original, închis etanș.

Recomandări generale de depozitare: Nu depozitați în apropiere de alimente, băuturi și hrană pentru animale și nu lăsați la îndemâna copiilor. Țineți sub cheie.

8. CONTROLUL EXPUNERII / PROTECȚIE PERSONALĂ

8.1. Valorile limită ale expunerii

INGREDIENT	Limitele expunerii	
	ACGIH*	JSOH**
Buprofezin	-	2mg/m ³
Clorpirifos	0,2 mg/m ³	-

*Conferința Americană a Medicilor Igieniști Industriali Guvernamentali

**Societatea Japoneză pentru Sănătate Ocupațională

- Nu s-a stabilit

8.2. CONTROLUL EXPUNERII

Controale inginerie: Dacă este practic, folosiți cu sisteme exhaustoare sau de ventilație locale. Asigurați duș și spațiu pentru spălarea de urgență a ochilor în zona de lucru.

Echipament personal de protecție:

Protecție respiratorie: Purtați echipament adecvat de protecție respiratorie.

Protecția ochilor: Purtați ochelari de siguranță chimică.

Protecția pielii: Purtați îmbrăcăminte adecvată de protecție și mănuși pentru a preveni contactul cu pielea. Spălați imediat pielea contaminată.

9. PROPRIETĂȚI FIZICE ȘI CHIMICE

Prezentare: pudră albă

Densitate în vrac: nu există date

pH:6-7 (1% suspensie în apă/20°C)

Punct de inflamabilitate: nu există date

10. STABILITATE ȘI REACTIVITATE

Stabilitate chimică: Acest produs este stabil în recipientul nedeschis în care a fost vândut, în condiții normale de depozitare.

Materiale de evitat: nu se cunosc

Polimerizare periculoasă: nu se cunoaște

Produse periculoase rezultate în urma descompunerii: Arderea sau descompunerea termică poate genera gaze toxice (CO, CO₂, NO_x, etc.)

11. INFORMAȚII DE TOXICOLOGIE

Toxicitate acută:

Orală: Șobolan LD50 (mg/kg) mascul 902 femelă 966

Dermică: Șobolan LD50 (mg/kg) mascul, femelă >2000

Inhalare: nu există date

Iritarea ochilor: Iepure Iritant moderat

Iritarea pielii: Iepure Ușor iritant

Sensibilizare: Porcul de Guineea Negativ

12. INFORMAȚII ECOLOGICE

Toxicitate pentru organismele acvatice

Crap LC50/96h 0,066mg/L

Daphnia EC50/48h 0,002mg/L

13. CONSIDERENTE DE EVACUARE

Produs: Produsul ar trebui evacuat în conformitate cu instrucțiunile de pe etichetă și/sau cu reglementările locale. Nu aruncați în canalizări, pe pământ sau în orice corp de apă. Evitați curgerea lichidului rezidual care conține clorpirifos în râuri, heleșteie sau lacuri.

Ambalaj contaminant: îndepărtați recipientele folosite conform reglementărilor locale.

14. INFORMAȚII PRIVIND TRANSPORTUL

Nr. UN 2783

Declarație de transport pe uscat:

Pesticid organofosforic, solid, toxic (conține buprofezină și clorpirifos)

Clasă UN 6.1

Grupă de ambalare III

15. INFORMAȚII PRIVIND REGLEMENTĂRILE

Consultați orice alte măsuri UE, naționale și locale

16. ALTE INFORMAȚII

Informațiile de pe această fișă nu reprezintă o specificație. Acestea nu garantează proprietăți specifice. Aceste informații sunt menite să ofere îndrumare generală în materie de sănătate și siguranță pe baza cunoștințelor pe care le avem legat de manipularea, depozitarea și utilizarea produsului. Acestea nu se aplică utilizărilor neobișnuite sau nestandardizate ale produsului și nici în cazul în care instrucțiunile și recomandările nu sunt respectate.

29 iunie 2007

În atenția celor interesați

Certificat de calitate

Noi, _____
Confirmăm prin prezenta că cifrele și declarațiile menționate în continuare sunt adevărate și actuale.

Informații cu privire la încărcătură:

Denumirea mărfii	Produs chimic (Applaud-Chlorpyrifos WP)	500g x 20
Cantitate totală:		10 kg

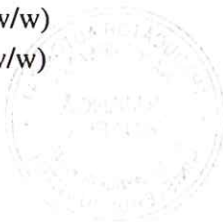
Număr lot: 730010

Puritate Buprofezin: 20,7% (w/w)

Clorpirifos: 21,0% (w/w)

Data fabricației: 15 iunie 2007

Data expirării: 15 iunie 2010



Toate cele bune,

Cu stimă,

29 iunie 2007

Certificat de conformitate

Noi

Am expedit produsele menționate în continuare prin curier:

Denumire marfă:	Produs chimic (Applaud-Chlorpyrifos WP) 500g x 20 pungi
Denumire chimică:	Buprofezin + Clorpirifos
Nr. index:	

Prin prezentul confirmăm faptul că aceste produse respectă toate specificațiile de pe factură și certificatul de analiză atașat. Declarăm că aceste produse nu sunt dăunătoare mediului și omului dacă se utilizează în conformitate cu prescripțiile de pe etichetă.

IMPORTAT DE CĂTRE:

Toate cele bune,

Cu stimă,

Locatii de Triere:

Abrud

Exista un amplasament de aproximativ 2 hectare, langa Abrud, care ar putea fi utilizat pentru a construi o statie de triaj. In prezent nu sunt constructii pe aceasta locatie, dar sunt disponibile sisteme de apa si electricitate. Municipality va trebui abordata pentru a determina proprietatea etc. si disponibilitatea finala

Oradea:

Facilitatea de triaj cu cladiri si echipament existent este localizata la Oradea. Aceasta locatie detine cel putin doua depozite ce pot fi utilizate. Capacitatea totala de stocare la terminalul Romtrans Oradea este de 7500 mp spatiu de stocare acoperit ce poate fi extins daca este necesar.

Detin urmatorul echipament de ridicare:

- 1 stivuitoare x 1,5 tone capacitate
- 2 stivuitoare x 2 tone capacitate
- 1 stivuitoare x 5 tone capacitate

Oradea este, de asemenea, unul din cele doua puncte importante pentru transportul din Europa cu cea mai buna structura de drumuri de la locatie proiectului pana la granita.

Exista si o alta locatie de aproximativ 2 hectare, langa Abrud, ce poate fi utilizata pentru a construi o statie de triaj. In prezent nu sunt constructii pe aceasta locatie, dar sunt disponibile sisteme de apa si electricitate. Municipality va trebui abordata pentru a determina proprietatea etc. si disponibilitatea finala.

Bucuresti:

Transport aerian:

Cu scopul de a evita costurile mari de depozitare in terminalele aeroportului, se recomanda preluarea marfii ce soseste si mutarea acesteia intr-o facilitate privata din cadrul zonei de garantie pentru procedurile de vamuire.

Depozitul Romtrans situat in Terminalul de Marfuri Tarom:
250 mp
2.5 tone camion utilizat pentru trasportul de marfuri
2.5 tone stivuitor

ROMTRANS – PRIMUL TERMINAL INTERMODAL DISTRIBUTION CENTER

DESCRIERE TERMINAL:

Locatie – Constanta Sud Port, aproape Canalul Dunare – Marea Neagra si Zona Libera

CARACTERISTICI PRINCIPALE:

Capacitatea de manipulare a Terminalului		3-4 mil.m.tone/an
Perimetru		239 911 mp
Spatiu de depozitare deschis		113 800 mp
Perimetru depozite		18 204 mp
Terminal cereale	- capacitate stocare	100 000 tone/10 celule
	- capacitate de manipulare	2.5-3 mil. tone/an
Terminal masini		40 000 mp
Lungime chei		2 200 m
Numar dane		11 buc.
<i>Draft</i>		-7.0/-14.5 m
Lungimea sistemului de cai ferate		8 656 m
Locomotive de 700 CP		3 unitati
Macarale fixate	- 16/20 t.	4 unitati
	- 5/6.3 t.	8 unitati
Macarale plutitoare	- 16 t.	2 unitati
	- 32/35 t.	2 unitati
Macarale mobile	- 2.5 t.	1 unitate
	- 32 t.	1 unitate
	- 50 t.	2 unitati
Echipament super turn pentru absorbtie cereale		2 unitati
	- capacitate descarcare	400 tone/ora
Echipament de absorbtie cereale din siloz		1 unitate
	- capacitate incarcare	800 tone/ora
Echipament mobil super portabil pentru absorbtie cereale		1 unitate
	- capacitate absorbtie	200 tone/ora

Alte echipamente: stivuitor de 1-25 tone, tractoare trailere, elevatoare cereale, barje fluviale, remorhere, etc.



FACILITATI:

- birouri in caldiera situata in terminal
- curent electric, apa si aprovizionare buncker, reparatii nave
- transport: autobuze, microbuze, automobile, lansare ambarcatiuni
- colectare deseuri

DEPARTAMENTUL MARKETING
Tel. / fax: 0040/1/335.92.70
e-mail: market@romtrans.ro
marcu@romtrans.ro

DEPOZITARE

ROMTRANS furnizeaza clientilor facilitati de stocare – inclusiv antrepozite vamale acoperite si platforme:

Perimetru (m.p.)	Acoperit	Platforme
Filiala Bucuresti	16 018	14 000
Filiala Iasi	4 250	3 950
Filiala Constanta	1 044	3 233
Mol 1S		
Filiala Constanta Sud	18 204	153 800
Filiala Galati	1 829	5 600
Filiala Oradea	7 094	25 317
Filiala Arad	6 574	-
Filiala Giurgiu	1 480	-

Operatiuni in zona libera:

La cererea clientilor ROMTRANS ofera servicii de depozitare pentru marfuri, depozite si platforme acoperite, situate in zonele libere ale Portului Constanta Sud si Giurgiu, operatiuni de incarcare/descarcare, precum si formalitati de vamuire. Intrebări pentru operatiunile din zona libera pot fi adresate direct filialelor ROMTRANS din Portul Constanta Sud, Mol 1S si Giurgiu.



LOGISTICS & DISTRIBUTION

Marketing Department
Ph. / fax: 0040/1/335.92.70
e-mail: market@romtrans.ro
marcu@romtrans.ro

WAREHOUSING

ROMTRANS provides the customers storage facilities - including bonded covered warehouses and platforms:

Area(sq.m.)	Covered	Platforms
Bucharest branch	16018	14000
Iasi branch	4250	3950
Constantza branch	1044	3233
Mol 1S		
South Constantza branch	18204	153800
Galati branch	1829	5600
Oradea branch	7094	25317
Arad branch	6574	-
Giurgiu branch	1480	-



Bucharest Branch - storage and warehousing facilities.

FREE ZONE OPERATIONS

At customers request, ROMTRANS offers storage services for goods, covered warehouses and platforms, located in Constantza-South and Giurgiu free zones, loading/unloading operations, as well as customs clearance formalities. Inquiries for free zones operations can be also dispatched directly to ROMTRANS branches located in Constantza South Port, Mol 1S and Giurgiu.

LEGEND

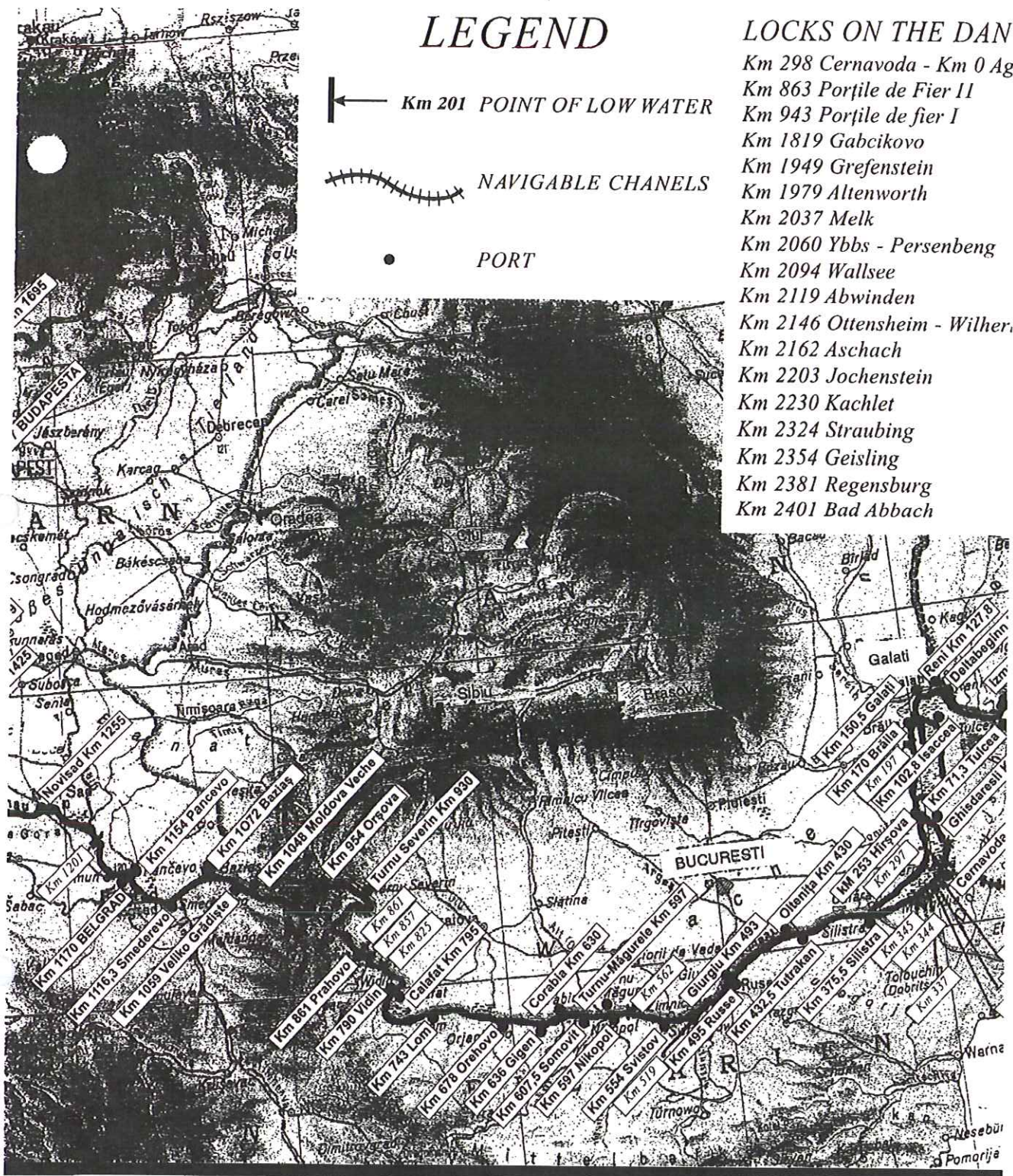
← Km 201 POINT OF LOW WATER

~ NAVIGABLE CHANNELS

• PORT

LOCKS ON THE DANUBE

- Km 298 Cernavoda - Km 0 Ag
- Km 863 Porțile de Fier II
- Km 943 Porțile de fier I
- Km 1819 Gabcikovo
- Km 1949 Grefenstein
- Km 1979 Altenworth
- Km 2037 Melk
- Km 2060 Ybbs - Persenbeng
- Km 2094 Wallsee
- Km 2119 Abwinden
- Km 2146 Ottensheim - Wilher.
- Km 2162 Aschach
- Km 2203 Jochenstein
- Km 2230 Kachlet
- Km 2324 Straubing
- Km 2354 Geisling
- Km 2381 Regensburg
- Km 2401 Bad Abbach





Subsemnata Bujanca Mihaela, traducător autorizat cu nr. 24576/2008, certific exactitatea prezentei traduceri cu textul înscrisului, care a fost vizat de mine.

BIROUL NOTARIAL "THEMIS"
Bulevardul Mircea Vodă nr.43
bl. M 32, scara 1, etaj 1, apartament 1,
sector 3, BUCUREȘTI



**ÎNCHEIERE DE LEGALIZARE A SEMNĂTURII
TRADUCĂTORULUI**

Nr. 6367 din 14.10.2010

LAURA - ADRIANA GURĂU

Subsemnatul _____, notar public, în temeiul art. 8, lit. "e" și "j" din Legea nr. 36/1995, legalizez semnătura traducătorului Bujanca Mihaela, ale cărei specimene de semnătură și ștampilă se află la biroul nostru, de pe cele 1 exemplare ale înscrisului.

S-a achitat onorariul de legalizare de 5+12 lei cu chitanța nr. OT.

NOTAR PUBLIC,

