



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul IX — Nr. 221

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 29 august 1997

SUMAR

Nr.	Pagina
	ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI
42.	— Ordonanță privind navigația civilă..... 1-9
43.	— Ordonanță privind regimul juridic al drumurilor 10-16

ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ privind navigația civilă

În temeiul art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României, al art. 1 lit. h) din Legea nr. 134/1997 pentru abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe și al art. 8 și 9 din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile,

Guvernul României emite următoarea ordonanță:

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. — Ministerul Transporturilor este autoritate de stat în domeniul navigației civile din România.

Art. 2. — Activitatea de navigație civilă constă în:

a) transporturi publice de călători și mărfuri pe apă, precum și prestații auxiliare în apele naționale efectuate de către persoane fizice sau persoane juridice;

b) transporturi pe apă, în interes propriu, efectuate de persoane fizice, persoane juridice sau instituții de stat, care utilizează transportul pe apă numai ca activitate accesorie obiectului lor de activitate, direct legată de realizarea obiectului propriu de activitate sau de către persoane fizice pentru satisfacerea cerințelor proprii de transport pe apă, pentru sport sau agrement;

c) activități de încărcare/descărcare, reparații, agenturare, aprovizionare, asigurare cu echipaje și navlosire a navelor

Activitățile prevăzute în prezentul articol se efectuează de persoane fizice sau persoane juridice autorizate de Ministerul Transporturilor.

Art. 3. — Supravegherea și controlul navigației în apele naționale, a navigației navelor sub pavilion român, precum și a navelor arborând pavilion străin dar aparținând unor persoane fizice sau juridice române în marea liberă, se exercită de către Ministerul Transporturilor.

Supravegherea și controlul navigației pentru sport, agrement sau de interes local pe lacuri și alte ape interioare, cu excepția lacurilor maritime și a Dunării, se exercită de către autoritățile publice locale, cu avizul Ministerului Transporturilor.

Art. 4. — Urmărirea asigurării condițiilor tehnice de navigabilitate pentru navele române sau străine, aflate în proiectare, construcție, reparație sau în navigație în apele

Art. 5. — Apele naționale navigabile ale României sunt formate din marea teritorială și apele interioare navigabile.

Regimul și întinderea mării teritoriale se stabilesc prin lege.

În sensul prezentei ordonanțe, constituie ape interioare navigabile ale României:

a) fluviile, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe porțiunile navigabile;

b) apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră;

c) apele maritime considerate, potrivit legii, ape interioare.

Ministerul Transporturilor, cu avizul Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului, al Ministerului Agriculturii și Alimentației, al Ministerului Industriei și Comerțului și al Departamentului pentru Administrație Publică Locală, stabilește nominal și pe porțiuni apele navigabile ale României. Pentru apele de frontieră se va ține seama și de acordurile bilaterale privind regimul frontierei de stat.

Art. 6. — Constituie zonă maritimă, fluvială sau a altor căi navigabile fâșia de teren situată în lungul țărmului mării teritoriale sau al apelor interioare navigabile, pe o lățime de 30 de metri.

În cazuri justificate, Ministerul Transporturilor poate mări lățimea zonei maritime, fluviale sau a altor căi navigabile, cu avizul celorlalte organe centrale ale administrației de stat interesate.

În porturi, zona maritimă, fluvială sau a altor căi de navigație coincide cu incinta portuară.

Art. 7. — Regulile de navigație în marea teritorială, în apele interioare și în porturile românești se stabilesc de Ministerul Transporturilor în conformitate cu reglementările naționale și cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

CAPITOLUL II

Despre mijloace de transport pe apă

Secțiunea I

Despre nave în general

Art. 8. — Nava este mijlocul de navigație utilizat pentru realizarea activității de transport și a altor servicii pe apă.

Sunt nave în înțelesul prezentei ordonanțe navele maritime, fluviale și alte nave de navigație interioară, inclusiv ambarcațiunile mici, precum și echipamente plutitoare cum ar fi drăgi, elevatoare, macarale plutitoare și alte asemenea, cu sau fără propulsie.

Art. 9. — Construcțiile plutitoare care în mod normal nu sunt destinate deplasării sau efectuării lucrărilor speciale pe căile navigabile, cum ar fi docuri, debarcadere, pontoane, hangare pentru nave și altele asemenea, sunt considerate instalații plutitoare.

Art. 10. — Fac parte din navă instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acțiune mecanică, cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate obiectele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploataării potrivit destinației navei, chiar când acestea ar fi scoase de pe navă pentru un timp limitat, precum și proviziile.

Art. 11. — Orice navă trebuie să aibă actele de bord cerute de reglementările naționale, precum și pe cele prevăzute în convențiile internaționale la care România sau țara de pavilion este parte.

Se recunosc ca valabile actele de bord și brevetele echipajelor, eliberate de organele competente ale țării de pavilion sau ale țării străine și de țările de pavilion.

Art. 12. — Dreptul de vizită, inspecție, intervenție și de a efectua cercetări la bordul unei nave străine ce se află în porturi sau în apele naționale românești se exercită potrivit legii române, precum și în conformitate cu convențiile internaționale la care România este parte.

Secțiunea a II-a

Transmiterea și constituirea de drepturi reale asupra navelor

Art. 13. — Navele aparținând persoanelor juridice sau fizice române pot fi transmise în proprietate sau în folosință altor persoane juridice sau fizice române sau străine, în condițiile legii.

Constituirea de drepturi reale asupra navelor aparținând persoanelor juridice sau fizice române în favoarea altor persoane juridice sau fizice române sau străine este permisă în condițiile legii.

Secțiunea a III-a

Înscrierea navelor și transcrierea constituirii, transmiterii și stingerii drepturilor reale asupra navelor

Art. 14. — Dobândirea și transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor, precum și constituirea, transmiterea sau stingerea altor drepturi reale asupra acestora, se transcriu în registrele matricole sau de evidență, prevăzute la art.18, ținute de căpitaniile de port, făcându-se totodată mențiune și pe actul de naționalitate sau în carnetul de ambarcațiune.

Art. 15. — Contractul de construcție de nave va fi transcris în registrele de nave în construcție ale căpităniei portului în raza căruia se află șantierul naval.

În aceste registre se vor transcrie și eventualele transmiteri de proprietate, precum și constituirile sau stingerile de drepturi reale asupra navelor, intervenite până la obținerea actelor de naționalitate.

Navele nou construite ori dobândite de la persoane juridice sau fizice străine pot naviga sub pavilion român în perioada de la lansarea la apă sau respectiv de la intrarea în vigoare a actului de dobândire, până la eliberarea actului de naționalitate, în urma înscrierii în registrul de evidență centralizată al Ministerului Transporturilor, cu permis provizoriu de arborare a pavilionului român eliberat de căpitănia portului de plecare — dacă nava se află într-un port românesc — sau de misiunea diplomatică a României, în cazul când locul de plecare al navei este în străinătate.

Lansarea la apă a navelor nou construite se poate face numai cu aprobarea căpităniei de port în raza căreia se execută operațiunea, după prezentarea de către constructor a autorizației emise în acest scop de către societatea de clasificare care a efectuat supravegherea construcției.

Art. 16. — Pentru cunoașterea constituirii sau a transmiterii de drepturi reale asupra navelor și pentru stabilirea actelor de bord pe care trebuie să le posedă, evidența navelor se ține avându-se în vedere împărțirea lor în următoarele categorii:

a) *categoria I* cuprinde navele cu propulsie proprie cu o putere mai mare de 45 CP, velierele construite pentru călătorii de lungă durată și navele cu sau fără propulsie cu o capacitate de încărcare de peste 10 tone metrice, inclusiv echipamentele plutitoare fără propulsie cu deplasament de peste 15 tone;

b) *categoria a II-a* cuprinde toate celelalte nave.

Art. 17. — Fiecare navă autopropulsivă din categoria I trebuie să aibă un nume care să se distingă de celelalte nave.

Navele fără propulsie din categoria I, precum și navele din categoria a II-a, trebuie să poarte un număr de înregistrare.

Numele sau, după caz, numărul atribuit va fi înscris în evidențe, precum și pe corpul navei.

La atribuirea numelui sau a numărului de identificare a navei se vor avea în vedere și prevederile acordurilor cu privire la regimul frontierei de stat, încheiate de România cu statele vecine.

Numele sau numărul și modul de înscriere pe corp și suprastructură a acestora se stabilesc de Ministerul Transporturilor.

Art. 18. — Înscrierea navelor în evidențe se face după cum urmează:

a) Navele de naționalitate română care fac parte din categoria I se înscriu în registre matricole.

La cererea de înscriere în registrul matricol se vor anexa actele de dobândire a navei, inclusiv actul de radiere a înscrierilor anterioare, dacă este cazul, actele de verificare și atestare a stării tehnice a construcției navei, autorizațiile de lansare la apă și de navigație, precum și actele de tonaj și fotografiile navei.

După înscrierea navei în registrul de evidență centralizată ținut de Ministerul Transporturilor se eliberează actul de naționalitate.

În cazul contractelor de închiriere a navelor pentru perioade mai mari de un an între armatori și operatori români, la solicitarea operatorilor și cu acordul armatorului, după înscrierea de mențiuni în registrele de nave ale căpităniilor de port și în registrul centralizat al Ministerului Transporturilor, se poate elibera un act de naționalitate pe numele operatorului, cu condiția predării prealabile de către armator a actului de naționalitate inițial, care se va păstra la Ministerul Transporturilor pe perioada derulării contractului sau până la o nouă solicitare a armatorului.

Actul de naționalitate inițial se înapoiază armatorului după înscrierea mențiunilor în registrul căpităniilor de port și în registrul centralizat al Ministerului Transporturilor și după predarea actului de naționalitate emis pe numele operatorului.

Actul de naționalitate emis pe numele operatorului nu îi conferă acestuia vreun drept de proprietate asupra navei, iar constituirea unor drepturi reale asupra acesteia se poate face numai cu acordul expres al armatorului.

Se înscriu în registrul de nave și navele care au purtat pavilion străin și sunt închiriate de persoane juridice sau fizice române, numai după scoaterea din evidență sau suspendarea dreptului de arborare a pavilionului de către autoritatea competentă a statului respectiv.

b) Navele de naționalitate română care fac parte din categoria a II-a se înscriu în registre de evidență.

La cererea de înscriere în registrul de evidență se vor anexa actele de dobândire, inclusiv actul de radiere a înscrierilor anterioare, dacă este cazul, actul de constatare a stării tehnice a navei, cu caracteristicile ei, iar la cele cu motor și fotografiile navei.

Art. 19. — Scoaterea din evidență a navelor se face prin menționarea în registru a cauzelor care au determinat-o, cum ar fi pierderea naționalității române, dezmembrarea, pierderea navei în urma unui naufragiu, incendiu, eșuare sau alte împrejurări.

În caz de pierdere a naționalității române, transcrierea transmiterii de proprietate nu se poate face decât după predarea la căpitănia portului a certificatului de naționalitate română și a celorlalte acte de bord.

Art. 20. — Regimul de înscriere a navelor și de transcriere a transmiterii, constituirii sau stingerii drepturilor reale asupra navelor se aplică și echipamentelor plutitoare, acestea fiind considerate de categoria I, în cazul când depășesc 15 tone deplasament, și de categoria a II-a când au deplasament până a 15 tone inclusiv.

Art. 21. — Constituirile ori transmiterile de drepturi reale asupra navelor și echipamentelor plutitoare, precum și stingera acestor drepturi, care nu sunt transcrise în evidențele de înmatriculare potrivit art. 14, 15 și 20, nu sunt opozabile față de terți.

Art. 22. — Organele care țin registrele matricole și pe cele de evidență eliberează certificate privind mențiunile cuprinse în aceste registre, la cererea celor interesați.

Secțiunea a IV-a

Naționalitatea navei și dreptul de a purta pavilion român

Art. 23. — Navele au naționalitatea statului al cărui pavilion sunt autorizate să-l poarte.

Art. 24. — Guvernul României, prin Ministerul Transporturilor, acordă dreptul de arborare a pavilionului român sau poate dispune suspendarea sau retragerea acestui drept.

Dreptul de arborare a pavilionului român se acordă:

a) navelor proprietate a persoanelor juridice sau fizice române;

b) navelor proprietate a persoanelor juridice sau fizice străine, care au sediul unei filiale sau domiciliul în România;

c) navelor proprietate a persoanelor juridice sau fizice străine închiriate de persoane fizice sau juridice române.

Art. 25. — Navele care arborează pavilionul român sunt de naționalitate română și nu pot naviga sub pavilionul altui stat.

Navele autorizate să navigheze sub pavilionul statului român vor avea la bord actele care să ateste dreptul de arborare a pavilionului român și actele cerute de legislația română și de convențiile internaționale la care România este parte.

Art. 26. — La cererea armatorului, se suspendă dreptul de arborare a pavilionului român navelor închiriate persoanelor juridice sau fizice străine.

În această situație, armatorul navei va prezenta căpităniei portului de înregistrare actul de naționalitate în vederea arhivării.

Dreptul de arborare a pavilionului român se retrage în cazul în care nu mai sunt îndeplinite condițiile de la art. 24.

Navele nou construite în șantierul din România, care au ca beneficiari persoane juridice sau fizice străine, vor naviga în perioada probelor de mare, pe baza unui permis provizoriu de arborare a pavilionului român, emis de căpitănia portului în raza căruia a fost executată construcția, la cererea constructorului.

După perfectarea actelor de predare-primire și prezentarea acestora la căpitănia portului, navele vor naviga în baza actului de naționalitate emis de autoritatea competentă a statului de înregistrare sau a unui permis provizoriu emis de misiunea diplomatică a statului respectiv.

CAPITOLUL III

Despre personalul de navigație

Secțiunea I

Dispoziții generale privind personalul de navigație

Art. 27. — Personalul care participă la realizarea activităților de navigație civilă este alcătuit din personalul navigator (marinari) și personalul de uscat.

Este marinar de navigație civilă orice persoană care îndeplinește condițiile de calificare profesională pentru prestarea unui serviciu la bord, posedă carnet de marinar și este înscris ca personal navigator în registrele maritime și în căpitănia de port.

Art. 28. — Personalul navigant îmbarcat este alcătuit din totalitatea marinarilor care îndeplinesc o funcție la bordul unei nave și sunt înscrși în rolul de echipaj al acesteia.

Pentru exercitarea fiecăruia din serviciile la bord este necesară îndeplinirea unor condiții de vârstă, studii, stagiu și brevet sau certificat de capacitate, precum și a unor condiții psihofiziologice, corespunzătoare funcției, stabilite de Ministerul Transporturilor.

Sunt asimilați personalului navigant inspectorii de navigație civilă și ofițerii din cadrul căpitanilor de port.

Personalul de uscat este format din specialiști care ocupă funcții echivalente și concură la siguranța navigației în instituțiile sau societățile în care își desfășoară activitatea. Funcțiile echivalente la uscat se stabilesc prin regulamentul de aplicare a prezentei ordonanțe.

Pentru persoanele fizice care exercită activități de navigație pe ambarcațiuni de agrement sau pentru transport în interes propriu, Ministerul Transporturilor va stabili porțiunile din apele naționale navigabile pentru folosirea cărora este necesară îndeplinirea vreuneia din condițiile prevăzute pentru personalul navigant de pe navele comerciale, tehnice și cele pentru serviciile necomerciale și posedarea unui permis de conducere de ambarcațiune.

Art. 29. — Personalul de specialitate al șantierelor care participă la efectuarea probelor navelor nou construite sau ieșite din reparații va fi îmbarcat, pe perioada probelor, fără a poseda carnet de marinar.

Ministerul Transporturilor va stabili personalul navigant care trebuie să fie îmbarcat pe aceste nave, pe perioada probelor, în afara personalului de specialitate al șantierului constructor.

Art. 30. — Ambarcarea la bordul navelor și a altor persoane decât a celor care formează echipajul navei se poate face în limita strictă a mijloacelor de salvare existente la bord, cu acordul și pe răspunderea proprietarului navei și cu aprobarea căpitaniei din portul de ambarcare.

Secțiunea a II-a **Despre echipajul navelor**

Art. 31. — Personalul navigant îmbarcat, inclusiv comandantul navei, formează echipajul navei și se împarte pe locuri de muncă, astfel:

- a) de punte;
- b) de mașini;
- c) de telecomunicații;
- d) medico-sanitar;
- e) administrativ și auxiliar.

Art. 32. — Din punct de vedere al ierarhiei, echipajul se împarte astfel:

- comandant;
- navigatori cu brevete (ofițeri);
- navigatori cu certificate de capacitate;
- alți membri de echipaj.

Structura ierarhiei și atribuțiile funcțiilor la bordul navelor se stabilesc de Ministerul Transporturilor prin regulamentul serviciului la bordul navelor.

Regulamentul serviciului la bord se completează cu circulare și instrucțiuni emise de armatori și operatori, în măsura în care acestea nu contravin regulamentului serviciului la bord.

Pentru desfășurarea în condiții de securitate a activității la bord și pentru siguranța navigației, toate navele vor avea la bord personalul menționat în certificatul pentru echipajul minim de siguranță.

Art. 33. — Funcțiile ce pot fi îndeplinite pe baza brevetelor sau a certificatelor de capacitate sunt numai cele pre-

Art. 34. — Brevetele și certificatele de capacitate se obțin după trecerea unui examen susținut în fața unei comisii stabilite de Ministerul Transporturilor.

Ambarcarea marinarilor care au întrerupt serviciul la bord pentru o perioadă mai mare de 5 ani se va putea face numai după reconfirmarea brevetului sau a certificatului de capacitate, acordată de către unitatea emitentă.

Procedura de reconfirmare a brevetelor și certificatelor de capacitate se stabilește de Ministerul Transporturilor.

Art. 35. — În vederea înscrierii la examen pentru obținerea unui brevet sau certificat de capacitate, personalul navigant este obligat să participe la cursuri de pregătire și perfecționare, în conformitate cu reglementările naționale și convențiile internaționale la care România este parte.

Ministerul Transporturilor va emite reglementări cu privire la durata și conținutul cursurilor de pregătire, la modul de obținere a brevetelor și certificatelor de capacitate, precum și cu privire la anularea sau suspendarea certificatelor de capacitate și a brevetelor dobândite prin examen.

Art. 36. — Echipajul navelor sub pavilion român va fi format, de regulă, din marinari români.

În cazul unor situații deosebite, când armatorul sau operatorul nu poate asigura completarea echipajului cu marinari români, va putea ambarca marinari străini care îndeplinesc condițiile de capacitate profesională cerute de legea română.

La navele care arborează pavilion român, funcția de comandant poate fi îndeplinită numai de un cetățean român, posesor al brevetului sau certificatului de capacitate corespunzător funcției.

În situații excepționale și numai cu aprobarea Ministerului Transporturilor, la bordul navelor arborând pavilion român comandantul poate fi de altă naționalitate decât cea română.

Marinarii străini angajați pe navele sub pavilion român sunt obligați să respecte legislația română și au aceleași drepturi și obligații ca și marinarii cetățeni români.

Art. 37. — Marinarii cetățeni români, posesori ai unui certificat de capacitate sau brevet eliberat de autoritățile române, se pot angaja pe nave sub pavilion străin numai prin agenții de echipaje autorizate de Ministerul Transporturilor și cu notificarea celei mai apropiate căpitanii de port cu privire la data începerii contractului, numele armatorului sau al operatorului, numele navei și portul de ambarcare.

Nerespectarea procedurilor din prezentul articol duce la imposibilitatea verificării stagiilor de ambarcare — condiție esențială pentru înscrierea la examenele de brevet sau certificat de capacitate.

Secțiunea a III-a **Drepturile și obligațiile personalului navigant**

Art. 38. — Încheierea, modificarea și desfacerea contractului de muncă al personalului navigant se efectuează potrivit legislației muncii.

Dacă desfacerea contractului de muncă a intervenit în afara porturilor românești, operatorul sau armatorul navei au obligația repatrierii pe proprie cheltuială a personalului navigant al cărui contract de muncă a fost desfăcut.

Art. 39. — Personalul navigant are dreptul la cazare gratuită pe navă, la hrană și diurnă în valută pe timpul cât se află îmbarcat, în condițiile stabilite prin contractul colectiv de muncă și prin contractul individual de ambarcare.

Art. 40. — Pentru echipamentul propriu pierdut sau distrus în timpul ambarcării, din cauza serviciului sau a unui eveniment de navigație și în condițiile prezentei ordonan-

gant are dreptul la o despăgubire stabilită (sacul marinarului) prin contractul colectiv de muncă și/sau prin contractul individual de ambarcare.

Art. 41. — Comandantul navei exercită comanda pe navă, în care scop este investit cu autoritate asupra persoanelor ambarcate și îndeplinește atribuțiile ce-i revin, potrivit dispozițiilor legale și convențiilor internaționale la care statul român este parte.

Art. 42. — În cazul în care comandantul, indiferent din ce motiv, se află în imposibilitatea de a exercita comanda navei, aceasta trece, de drept, asupra secundului și apoi asupra ofițerilor de punte, în ordine ierarhică, făcându-se mențiuni despre aceasta în jurnalul de bord de către acela care preia comanda navei.

La navele fluviale și la alte nave de navigație interioară care nu au secund sau ofițer de navigație la bord, comanda navei trece asupra pilotului.

Funcțiile care pot avea și atribuția de secund vor fi stabilite prin regulamentul serviciului la bord.

Art. 43. — Comandanții navelor sunt obligați să aducă la cunoștința căpitaniei portului în care se află și a celui căruia îi aparține nava orice evenimente petrecute pe navă în timpul cât nava se află în port sau în navigație, ca: abordaj, avarie, incendiu, înec, acte de indisciplină sau revoltă la bord și alte asemenea.

Art. 44. — Raportul privind evenimentele produse pe o navă aflată în staționare sau în navigație, cum sunt abordajele, avariile, sinistrele și naufragiile, interesând nava, încărcătura, pasagerii și echipajul, se depune de către comandantul navei după cum urmează:

- a) pentru orice navă, indiferent de pavilion
 - la căpitania portului în a cărei zonă teritorială s-a produs evenimentul, dacă acesta a avut loc în apele naționale române;
 - la căpitania primului port român de intrare în țară, unde nava oprește, dacă evenimentul s-a produs în marea liberă sau în apele fluviale, între primul port străin și primul port din apele naționale române;
- b) pentru navele sub pavilion român aflate în marș
 - la autoritatea locală competentă, dacă evenimentul s-a produs în apele unui stat străin unde nava se afla în navigație sau în staționare, înștiințându-se și oficiul consular sau secția consulară a misiunii diplomatice române;
 - la autoritatea locală competentă din primul port de oprire, dacă evenimentul s-a produs în marea liberă sau între porturi fluviale străine, înștiințându-se și oficiul consular sau secția consulară a misiunii diplomatice române.

Art. 45. — Raportul se depune în cel mult 24 de ore de la sosirea ori adăpostirea navei în port sau de la producerea evenimentului, când acesta a avut loc în timpul staționării în port. În cazul în care raportul se depune peste acest termen, comandantul răspunde de dispariția probelor sau de imposibilitatea conservării lor, din cauza acestor întârzieri.

În cazul unor evenimente petrecute pe o navă sub pavilion străin sau între două nave sub pavilion străin, care nu lezează interesele statului român, depunerea raportului este facultativă.

Prin raport, în sensul dispozițiilor art. 44 și ale prezentului articol, se înțelege protestul sau reclamația ce se face

CAPITOLUL IV

Operațiuni efectuate cu mijloace de transport pe apă

Secțiunea I

Dispoziții generale privind activitatea de transport pe apă

Art. 46. — Activitatea principală efectuată cu navele românești este transportul de mărfuri și călători pentru beneficiari interni și externi, în condiții stabilite prin contracte comerciale.

De asemenea, navele românești pot fi utilizate și pentru activități de pescuit, de construcții hidrotehnice, de cercetări, de exploatare a resurselor mării, a fundului mării sau a subsolului acesteia, precum și pentru activități auxiliare ca: remorcaj, operațiuni de întreținere a căilor de comunicație pe apă, pilotaj, ramfluarea navelor, salvare, depoluare și alte servicii.

Art. 47. — Activitățile de transport prestate de nave românești pentru beneficiari români și străini se pot face numai în condiții de piață liberă.

Secțiunea a II-a

Operațiuni care se efectuează numai cu nave sub pavilion român

Art. 48. — În porturile, în marea teritorială și în apele interioare ale României, următoarele activități privind navele sub orice pavilion se efectuează cu mijloace navale și de uscat aparținând persoanelor juridice sau fizice române:

- a) remorcajul și manevrele în porturi, rade și bazine;
- b) remorcajul de la un port românesc la alt port românesc, afară numai dacă prin convenții internaționale la care statul român este parte, se prevede altfel;
- c) serviciul de pilotaj;
- d) transportul de mărfuri, poștă și pasageri efectuat prin îmbarcare de pe teritoriul statului român cu destinația către un alt punct al aceluiași teritoriu (cabotaj);
- e) asistența și salvarea în apele naționale a navelor, aeronavelor, hidroavioanelor și a încărcăturii acestora;
- f) scoaterea navelor, epavelor și a încărcăturilor acestora;
- g) pescuitul;
- h) serviciile de interes local pentru desfășurarea activității organelor administrației de stat în porturi, în apele naționale și alte asemenea;
- i) construcții hidrotehnice;
- j) explorarea și exploatarea mării sau a fundului mării, conform dispozițiilor legale.

Art. 49. — Remorcherele, șlepurile și tancurile fluviale sau de bunkerare autopropulsate sub pavilion străin pot face manevre la ieșirea și la plecarea din port sau radă cu navele pe care le-au remorcat. Aceste nave aflate în cursă în porturile românești pot efectua remorcarea și manevra și a altor nave ale societăților cărora le aparțin, chiar dacă aceste nave nu pleacă remorcate de acestea.

Ministerul Transporturilor poate autoriza ca operațiunile prevăzute la art. 48 lit. b), d), e), f) și i) să se efectueze și de nave sub pavilion străin.

Secțiunea a III-a

Obligația de asistență și salvare

Art. 50. — Comandantul unei nave sub pavilion român, care primește un mesaj indicând că o navă se află în pericol, este obligat ca, în măsura în care nu-și pune în primejdie nava, echipajul sau pasagerii, să se deplaseze cu toată viteza către acea navă, pentru asistență și salvarea acesteia, în cazul în care se află în pericol în apele teritoriale românești.



Aceeași obligație o are comandantul și în cazul persoanelor aflate în pericol pe ambarcațiuni sau plute de salvare.

În caz de imposibilitate sau dacă, în circumstanțele speciale în care s-ar afla, comandantul socotește că nu este rațional și nici necesar să acorde ajutorul său, el este obligat să înscrie în jurnalul de bord motivul pentru care nu poate să facă aceasta.

Art. 51. — Comandantul de navă este obligat a acorda, după abordaj, asistență celeilalte nave, echipajului și pasagerilor acesteia și, în măsura posibilului, a indica celeilalte nave numele propriei sale nave, portul său de înmatriculare și portul cel mai apropiat la care va ajunge.

Art. 52. — Comandantul unei nave care se află în călătorie sau este gata de plecare nu mai are obligația de a da asistență și salvare, în cazul în care comandantul navei aflate în pericol refuză expres ajutorul, precum și atunci când s-a primit informația că ajutorul nu mai este necesar.

Motivele de neacordare a ajutorului prevăzut în prezentul articol se vor consemna în jurnalul de bord.

Art. 53. — Asistența și salvarea navei și a bunurilor aflate pe aceasta se fac potrivit înțelegerii cu comandantul navei, cu armatorul sau cu operatorul acesteia.

Înțelegerea poate fi scrisă sau transmisă prin orice mijloc de comunicație și consemnată în jurnalul de bord.

Când nava reprezintă un pericol de navigație și comandantul/armatorul sau operatorul navei întârzie nejustificat încheierea unei înțelegeri pentru asistență sau salvare, căpitania portului în jurisdicția căreia se află nava va ordona salvarea acesteia, pe cheltuiala intereselor navei și ale mărfii aflate la bordul acesteia, dispozițiile căpitaniei devenind obligatorii.

Art. 54. — În toate cazurile de sinistru, calamitate, de pericol sau de interes general, invite la uscat, în apele portuare și în radă, căpitania portului coordonează toate acțiunile și asigură disciplina în realizarea acestora.

Căpitania va putea cere concursul navelor și echipajelor aflate în port sau în apropiere, precum și oricăror persoane care exercită o profesie în port sau lucrează în mod obișnuit pe chei sau în apele naționale, acestea fiind obligate să dea sprijinul solicitat și să respecte ordinele date de căpitanie.

Actul de confirmare a executării operațiunilor de salvare în conformitate cu art. 53 alin. 3 și cu prezentul articol, întocmit de căpitania portului, având anexat calculul cheltuielilor făcute de persoanele juridice și fizice creditoare și verificat și aprobat de Ministerul Transporturilor, constituie titlu executoriu pentru cheltuielile efectuate cu salvarea navei.

Art. 55. — Despre sinistrul navelor străine va fi informat imediat și oficiul consular al statului al cărui pavilion îl poartă nava.

În cazul sinistrului unei nave sub pavilionul unui stat străin cu care statul român a încheiat convenții internaționale se vor aplica dispozițiile din aceste convenții privind termenele, condițiile de informare și relațiile cu oficiul consular al statului străin.

Art. 56. — Acordarea de asistență și salvare a navelor și condițiile de executare a acestora, prevăzute în prezenta secțiune, se aplică în mod corespunzător și în cazul când pe mare sau în apele naționale se află în pericol aeronave ori persoane aflate sau căzute de la bordul acestora.

Art. 57. — Sistemul de salvare pe mare și pe apele interioare navigabile se organizează de Ministerul Transporturilor împreună cu Ministerul Apărării Naționale și

Organizarea posturilor de salvare și de prim ajutor pe plajă și în ștranduri se face potrivit normelor tehnice stabilite de Ministerul Transporturilor de către persoanele juridice sau fizice cărora le aparțin.

Secțiunea a IV-a

Despre retribuția pentru asistență și salvare

Art. 58. — Asistența acordată navelor sau aeronavelor aflate în pericol pe mare și salvarea lor dau dreptul celui care a acordat asistență și salvatorului la o retribuție ce se va stabili ținând seama de:

- pericolul în care s-a aflat nava asistată ori salvată;
- promptitudinea intervenției și timpul întrebuințat pentru aceasta;
- pericolul la care s-au expus salvatorii și mijloacele întrebuințate;
- condițiile hidrometeorologice pe timpul intervenției;
- valoarea bunurilor angajate în acțiune;
- eforturile depuse;
- priceperea dovedită pe timpul intervenției;
- cheltuielile efectuate pentru intervenție;
- rezultatul util obținut și valoarea bunurilor salvate.

Prin valoarea bunurilor salvate se înțelege suma la care acestea au fost evaluate, ținându-se seama de posibilitățile de valorificare, iar dacă au fost vândute, suma rezultată din vânzare, cu scăderea, în ambele cazuri, a impozitelor și taxelor, precum și a cheltuielilor.

Art. 59. — Quantumul retribuției, precum și repartizarea acesteia între salvatori se stabilesc pe baza acordului intervenit între cei interesați, iar în lipsa acordului, după caz, de instanțele judecătorești, arbitrajele de pe lângă camerele de comerț și industrie, în conformitate cu competențele acestora, cu excepția cazului când prin contractul de salvare încheiat pentru o navă străină s-a prevăzut competența unui alt organ jurisdicțional.

Art. 60. — Organele jurisdicționale vor putea reduce sau anula retribuția stabilită convențional sau, după caz, vor putea respinge ori admite numai în parte cererea pentru stabilirea retribuției, dacă salvatorii, prin culpa lor, au făcut necesară asistarea ori salvarea sau dacă ei au săvârșit infracțiunea de furt, tănuire sau vreo altă infracțiune cu privire la bunurile pentru care s-a acordat asistența ori salvarea.

De asemenea, organele de jurisdicție pot majora retribuția convențională convenită salvatorilor în cazurile în care meritele acestora au fost mai mari decât cele estimate în contract, atunci când condițiile de salvare au fost mai grele și unele cheltuieli mai mari decât cele prevăzute sau când partea salvată a ascuns situația reală în care se afla.

Art. 61. — Dacă asistența de salvare a fost prestată de mai multe nave, retribuția se va repartiza între ele potrivit aportului fiecăreia.

Art. 62. — Asistența și salvarea navelor remorcate sau a încărcăturii lor de către nava care le remorchează dau drept salvatorilor la retribuție numai în cazurile când evenimentul nu s-a produs din culpa echipajului remorcherului sau dacă acesta a prestat servicii excepționale, care nu pot fi considerate ca efectuate în îndeplinirea contractului de remorcare.

Art. 63. — Dreptul la acțiune pentru plata de daune, cheltuieli sau retribuții datorate pentru asistența sau salvarea navei ori a încărcăturii se prescrie în termen de 3 ani de la terminarea operațiunilor.

Art. 64. — Comandantul și ceilalți membri ai echipajului navelor care au participat la operațiuni de asistență și salvare, precum și angajații unităților de pe uscat, care au contribuit la salvarea și la îngrădirea și

operațiuni de salvare, sunt îndreptățiți a primi o recompensă din retribuția de salvare, care se va stabili, de la caz la caz, de Ministerul Transporturilor.

Personalul din cadrul Ministerului Transporturilor și personalul operativ din căpităniile de port, care coordonează sau participă direct la operațiuni de salvare, au dreptul la o prima de salvare în cuantum de 5% din valoarea netă a retribuției de salvare, pe care beneficiarii primei de salvare sunt obligați să o plătească.

Recompensa se acordă și în cazul când operațiunile de asistență și salvare au avut loc între nave aparținând aceleași persoane juridice sau fizice.

Secțiunea a V-a

Scoaterea navelor și a epavelor scufundate în apele naționale; regimul bunurilor găsite

Art. 65. — Navele eșuate, scufundate, părăsite sau abandonate în apele naționale navigabile reprezintă un pericol pentru siguranța navigației.

Art. 66. — Dacă o navă eșuează sau se scufundă în apele naționale navigabile, căpitănia portului va fixa un termen armatorului sau operatorului, după caz, pentru începerea activității de dezechuare sau ramfluare a navei și curățirea fundului apei.

În funcție de situația concretă, acest termen va fi cuprins între 10 zile și 2 luni de la data notificării. În caz de neîndeplinire a acestei obligații, administratorul zonei, la solicitarea căpităniei, va executa aceste operațiuni în contul armatorului.

Art. 67. — Orice mărfuri sau alte bunuri scufundate în porturi, rade sau pe căile navigabile vor fi scoase de armatorii sau operatorii navei sau de proprietarii mărfurilor, în termenul stabilit de căpitănia de port.

În funcție de situația concretă acest termen va fi cuprins între 10 zile și 2 luni de la data notificării. În caz de neîndeplinire a acestei obligații, administratorul zonei, la solicitarea căpităniei, va executa aceste operațiuni în contul armatorului și/sau a intereselor mărfii.

Agentul economic care efectuează scoaterea în condițiile din prezentul articol este în drept să vândă, cu avizul căpităniei, bunurile ce nu se pot păstra sau a căror conservare necesită o cheltuială prea mare față de valoarea lor, sumele obținute urmând a fi conservate.

Art. 68. — După terminarea operațiunilor de scoatere a navei și încărcăturii, căpitănia portului din zona căreia s-a întâmplat sinistrul va face publicitate pentru înștiințarea persoanelor interesate, invitându-le să dovedească drepturile ce le au asupra bunurilor salvate.

Înștiințarea se va face prin publicarea anunțului într-un ziar local, într-unul național și într-unul internațional și prin afișare la sediul căpităniei portului.

Dacă în termen de 3 luni de la data înștiințării cei interesați nu se prezintă pentru a-și lua în primire bunurile salvate, se poate proceda la vânzarea acestora și consemnarea sumei rezultate după scăderea cheltuielilor efectuate cu ocazia operațiunilor de ramfluare a navei, a remunerației de salvare, a taxelor și sumelor datorate bugetului și a altor cheltuieli rezultate din îndeplinirea procedurii prevăzute în prezentul articol.

Dacă până la împlinirea unui an de la data consemnării sumei rezultate din vânzare cei interesați nu și-au valorificat drepturile sau dacă pretențiile formulate înăuntrul aceluiași termen în fața organelor de jurisdicție au fost respinse prin hotărâre definitivă, suma consemnată se face venit

Art. 69. — În cazul când se consideră că eșuarea sau scufundarea unei nave în porturi, rade, canale de acces, în locuri de intrare și ieșire a navelor constituie un pericol iminent pentru navigație, căpitănia portului va dispune ca armatorul sau operatorul să procedeze, în maximum 24 de ore de la notificare, la scoaterea navei și la curățirea fundului apei, cu respectarea art. 48 și 49 alin. 2.

În caz de neîncepere în termenul stabilit a îndeplinirii acestor obligații, la dispoziția căpităniei, se va proceda la efectuarea operațiunilor în contul operatorului sau al armatorului.

În situații excepționale, în care pericolul de navigație sau poluare determină acțiune imediată, căpitănia poate ordona efectuarea operațiunilor fără notificarea de 24 ore.

Art. 70. — Dacă proprietarul, armatorul sau reprezentantul lor nu restituie cheltuielile, nava și toate bunurile recuperate în condițiile articolului precedent vor fi vândute, conform art. 68, pentru acoperirea cheltuielilor, eventuala diferență rămânând la dispoziția proprietarului, după plata creanțelor care grevează nava.

În cazul când cheltuielile de scoatere a navei întrec suma obținută prin vânzare, proprietarul, armatorul sau reprezentanții lor rămân obligați a plăti diferența.

Art. 71. — Actul de confirmare a execuției operațiunilor prevăzute de art. 66 și 69 alin. 2, întocmit de căpitănia portului sau, după caz, de autoritățile publice locale, având anexat calculul cheltuielilor, întocmit de unitatea creditoare și verificat de Ministerul Transporturilor, constituie un titlu executoriu pentru cheltuielile efectuate cu scoaterea, paza și administrarea bunurilor salvate, precum și cu curățirea fundului apei.

Executarea de către unitatea creditoare a acestui titlu asupra navei sau încărcăturii recuperate se face cu prioritate înaintea oricărei alte creanțe.

Art. 72. — Bunurile găsite în apele naționale ori aruncate de apă pe plajă, țârm sau cheiuri se predau, în termen de 10 zile, căpităniei de port celei mai apropiate ori celui mai apropiat organ al poliției sau celui care le-a pierdut. Organul căruia i s-a predat bunul procedează potrivit dispozițiilor legale referitoare la bunurile găsite.

Bunurile găsite în apele de frontieră, provenite de pe teritoriul statelor vecine, vor fi înapoiate autorităților competente ale acestor state prin organele de grănicerie.

Art. 73. — Armele, munițiile, materiile explozive, precum și orice alte bunuri a căror deținere fără drept este sancționată potrivit legii penale, găsite în condițiile art. 72, se predau de îndată celui mai apropiat organ al poliției, care va proceda potrivit dispozițiilor legale privind regimul acestor bunuri.

Art. 74. — Persoanele care predau în termen bunurile prevăzute în art. 72 alin. 1 au dreptul la o recompensă al cărei cuantum poate fi de până la a treia parte din valoarea lor, pentru bunurile găsite în apele naționale, și de până la a 10-a parte, pentru bunurile găsite pe plajă, țârm sau pe cheiuri.

Persoanele care predau în termen bunurile prevăzute în art. 72 alin. 1 și de îndată bunurile prevăzute în art. 73 au dreptul la rambursarea cheltuielilor făcute pentru recuperarea și predarea lor.

Art. 75. — Nerespectarea dispozițiilor prevăzute în art. 72 și 73 se sancționează potrivit legii penale.

Secțiunea a VII-a

Regimul operațiunilor de pilotaj

Art. 76. — Căile navigabile, porturile, radele și bazinele portuare în care pilotajul este obligatoriu se stabilesc de



În apele navigabile pentru care regimul de pilotare a navelor este reglementat prin convenții bilaterale sau multilaterale intervenite între țările riverane interesate, la care România este parte, zonele de pilotaj obligatorii sunt cele fixate în baza acestor convenții.

Art. 77. — Piloții fac parte din personalul navigant.

Pilotul asistă pe comandantul navei și este obligat să furnizeze acestuia informațiile complete și corecte pentru efectuarea în siguranță a manevrei.

Comandantul este obligat să pună la dispoziția pilotului datele necesare asupra caracteristicilor de manevră a navei.

Pe timpul cât este la bord, pilotul nu înlocuiește pe comandant la comanda navei, acesta continuând să fie răspunzător de manevra navei sale și de orice daune rezultate din operațiunile de manevră.

Art. 78. — Pilotul nu poate părăsi nava decât după ce a fost înlocuit sau nava a fost ancorată ori legată la locul destinat, iar la plecarea din port, până ce nava nu a ieșit din zona de pilotaj.

În timpul serviciului la bordul navei pe care a fost însărcinat să o piloteze, pilotul are drept la hrană, precum și la cazare, dacă este cazul, în aceleași condiții ca și ofițerii de la bord.

Pilotul care efectuează operațiunile prevăzute în prezenta secțiune nu face parte din echipajul navei pilotate.

Art. 79. — Modul de recrutare, școlarizare și brevetare a piloților, precum și efectuarea serviciului de pilotaj se stabilesc de Ministerul Transporturilor.

Pentru zonele speciale din apele navigabile, supuse reglementărilor unor convenții încheiate între statul român și statele riverane interesate, condițiile se stabilesc potrivit acestor convenții.

Art. 80. — Pentru serviciile de pilotaj se percep tarife stabilite potrivit dispozițiilor legale.

Sunt scutite de plata taxelor de pilotaj:

- a) navele militare române și străine;
- b) navele întrebuințate la un serviciu public, de întreținere sau pentru controlul și supravegherea navigației, precum și cele întrebuințate în cazuri de pericol și inundații;
- c) navele-școală, spital și de sport.

Art. 81. — Piloții fluviali care prestează serviciul permanent la bordul navelor fluviale fac parte din echipajul navei și li se aplică prevederile legale referitoare la echipaj.

Art. 82. — Ministerul Transporturilor stabilește zonele de pilotaj obligatoriu. Această activitate poate fi concesionată la una sau maximum două societăți — persoane juridice. Condițiile de concesionare se stabilesc prin caiet de sarcini emis de administratorul zonei.

Art. 83. — Activitatea de pilotaj poate fi efectuată numai de persoane juridice sau fizice autorizate de Ministerul Transporturilor.

CAPITOLUL V

Supravegherea și controlul navigației în porturi și în apele naționale

Secțiunea I

Regimul zonei maritime fluviale și al altor căi navigabile

Art. 84. — În zona maritimă, fluvială sau a altor căi navigabile, lucrările și orice alte instalații și amenajări care ar putea împiedica circulația ar ascunde amenajările făcute în interesul navigației, pe terenuri, maluri sau în porturi, ori ar împiedica folosirea normală a acestor amenajări, se pot executa numai cu autorizarea Ministerului Transporturilor și

Categoriile de lucrări vor fi stabilite de Ministerul Transporturilor.

Art. 85. — Ministerul Transporturilor poate dispune, în zona maritimă, fluvială sau a altor căi navigabile, instalarea de semne, balize și alte semnale de navigație, de zi și de noapte, pe toată întinderea malurilor și a apelor, în punctele pe care le va socoti necesare pentru siguranța navigației. În acest scop, se vor putea efectua, potrivit dispozițiilor legale, defrișările necesare menținerii vizibilității semnelor și mijloacelor de semnalizare, iar materialul rezultat din defrișare va fi depozitat la dispoziția organelor silvice.

Cheltuielile de instalare și întreținere vor fi suportate de organele însărcinate cu întreținerea căilor navigabile, a lacurilor și a porturilor.

Instalarea în afara zonei maritime, fluviale sau a altor căi navigabile a semnelor, balizelor și a celorlalte semnale de navigație prevăzute în alin. 1 se va face cu acordul deținătorului de teren.

Art. 86. — Lucrările în albia apelor navigabile, inclusiv dragajele, extracțiile de produse de balastieră și altele asemenea se pot executa numai cu autorizarea Ministerului Transporturilor.

Art. 87. — Instalarea ori construirea de poduri sau instalarea de conducte ori cabluri peste sau sub apele navigabile se va face în condițiile legii și cu autorizarea Ministerului Transporturilor. Beneficiarii acestor instalații și construcții sunt obligați a le marca potrivit regulilor privind semnalizarea în navigație.

Secțiunea a II-a

Regimul operațiunilor de navigație în porturi și în apele naționale

Art. 88. — Navele de orice categorie, indiferent de pavilion, intrând în apele sau porturile românești, sunt obligate să respecte dispozițiile privind intrarea și navigația în apele naționale, staționarea, operarea și plecarea din porturi, prevăzute de dispozițiile legilor și ale reglementărilor românești.

Art. 89. — Navele, indiferent de pavilion, pot acosta sau ancora la țarm în afara limitelor porturilor, numai în locurile fixate în acest scop, organizate sau marcate prin semnale, cu excepția cazurilor de forță majoră având drept consecință imposibilitatea continuării navigației.

Cazurile de forță majoră invocate de comandantul navei se verifică și se atestă de căpitania portului în zona căreia s-a produs evenimentul sau de aceea a portului de destinație.

Locurile de acostare și ancorare în afara limitelor porturilor aflate în apele de frontieră sau în marea teritorială se vor stabili de organele Ministerului Transporturilor, cu acordul organelor de grăniceri.

În cazurile de forță majoră, comandantul navei este obligat să anunțe imediat și primul post de grăniceri sau de poliție.

Art. 90. — Dacă nava este autorizată să facă operațiuni în puncte izolate, în afara limitelor portului și unde nu se află organe ale căpitaniei de port, se vor îndeplini formalitățile de sosire cerute de reglementările în vigoare, ca și când aceasta ar fi intrat în port.

Condițiile în care vor fi îndeplinite aceste formalități vor fi stabilite de Ministerul Transporturilor.

Art. 91. — Când, în caz de forță majoră, încărcătura este descărcată de pe navă, în totalitate sau în parte, pe maluri, în marea porturilor, se vor anunța de îndată, prin orice mijloc, căpitania portului cea mai apropiată și primul post de grăniceri sau de poliție.

Art. 92. — Navele care operează în afara limitelor porturilor și în marea teritorială vor fi marcate și semnalizate în

*Secțiunea a III-a***Exercitarea activității de supraveghere a navigației de către căpităniile de port**

Art. 93. — Pentru exercitarea activității de supraveghere și control a ordinii navigației, căpităniile de port au dreptul de vizită, la orice oră din zi sau din noapte, la bordul oricărei nave, indiferent de pavilion, aflată în porturi și în afara acestora, în limitele apelor naționale.

Art. 94. — Căpităniile de port vor interzice libera navigație în apele naționale, precum și operațiunile de încărcare-descărcare și transbord sau legătura cu uscatul navelor care nu au acte de bord sau nu îndeplinesc condițiile prevăzute în acestea, precum și navelor care nu au obținut permisul de acostare și autorizare de liberă practică în port, dat de organele sanitare după vizitarea navei.

Art. 95. — Căpitănia portului nu va admite plecarea din port sau radă dacă:

a) lipsesc actele de bord cerute sau acestea nu sunt valabile;

b) navele maritime au gaură de apă la bord;

c) navele fluviale au gaură de apă la corp;

d) funcționarea instalațiilor de guvernare și a celor de ancorare este defectuoasă;

e) nava nu este înzestrată cu suficiente mijloace de salvare, de stingere a incendiului, cu pompe de evacuare, mijloace de semnalizare și de ancorare sau babalele nu prezintă siguranță;

f) încărcătura de pe punte periclitează stabilitatea navei sau împiedică vizibilitatea în navigație;

g) stivuirea și arimarea mărfurilor în magazii sunt defectuoase, periclitând siguranța navigației;

h) pescajul maxim stabilit în actele navei este depășit;

i) numărul pasagerilor imbarcați depășește cifra arătată de certificatul care stabilește numărul de călători admis;

j) membrii echipajului nu posedă brevete sau certificate prevăzute de legile statului sub al cărui pavilion se află nava;

k) la bordul navei nu se află personalul necesar siguranței navigației;

l) instalațiile destinate prevenirii poluării nu sunt în stare eficientă de funcționare;

m) în orice alte cazuri, când siguranța navei este periclitată.

Art. 96. — Căpitănia portului nu va elibera actele de bord și permisul de plecare acelor nave care nu au achitat tarifele, taxele, eventualele amenzi și despăgubiri la care sunt obligate, potrivit dispozițiilor legale, față de căpitănia de port sau de alte organe portuare.

Navele pot fi oprite de a pleca din port sau din radă și în cazul când s-a cerut aceasta, prin adresă scrisă, de către un organ al administrației locale sau centrale, de organele jurisdicționale ori de cele ale parchetelor.

Art. 97. — Navele pot fi oprite de a pleca din port sau radă și în cazurile când căpitănia primește reclamații scrise prin care se cere reținerea navei, pentru pretenții de

neplata mărfii încărcate, pretenții rezultând din avaria comună, avarii, abordaje, asistență sau salvare, despăgubiri, taxe, tarife și alte asemenea.

În cazurile prevăzute în prezentul articol reținerea încețază dacă proprietarul navei a depus o garanție suficientă în raport cu suma pretinsă sau dacă, în termen de 24 ore de la reținerea navei, nu s-a primit o confirmare printr-o încheiere judecătorească de punere sub sechestru.

În calculul acestor ore nu se iau în considerare orele din zilele nelucrătoare.

Art. 98. — Răspunderea pentru reținerea nejustificată a navei o poartă acela la cererea căruia a fost reținută nava.

Art. 99. — Prevederile art. 93, 95, 96 și 97 nu se aplică navelor militare și navelor sub pavilion străin folosite pentru servicii guvernamentale.

Art. 100. — Căpităniile de port primesc reclamațiile referitoare la încălcări ale regimului navigației care au avut loc pe nave, în porturi, pe țarm, rapoarte privind sinistrele, abordajele și orice avarie și efectuează cercetări, administrând probe și încuviințând expertize, în limitele competenței lor.

De asemenea, căpităniile de port primesc reclamațiile și plângerile referitoare la abateri în legătură cu navigația sau care au avut loc pe nave în porturi, pe coaste și pe maluri, fac cercetări în limita competenței lor și, în caz de vinovăție, procedează potrivit legii.

Căpităniile de port pot proceda și din oficiu la cercetarea accidentelor de navigație și la alte cercetări la care au calitatea de a se sesiza din oficiu.

Art. 101. — Atunci când o navă s-a pierdut sau a fost abandonată de echipaj ori numai de comandant, în urma unui naufragiu sau a unui sinistru, căpitănia portului procedează neîntârziat la cercetarea cauzelor și împrejurărilor în care acesta s-a produs și ia măsurile necesare pentru conservarea probelor materiale în vederea continuării cercetărilor și a stabilirii răspunderilor.

Căpitănia portului face cercetări chiar dacă sinistrul privește o navă sub pavilion străin.

CAPITOLUL VI**Dispoziții finale**

Art. 102. — Faptele care constituie infracțiuni și contravenții la regimul navigației civile se stabilesc prin lege.

Art. 103. — În termen de 30 zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe, Ministerul Transporturilor va elabora și va supune aprobării Guvernului regulamentul de aplicare a prezentei ordonanțe.

Art. 104. — Pe data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, HCM nr. 40/1973 pentru aprobarea Regulamentului cuprinzând norme cu privire la navigația civilă, publicată în Buletinul Oficial nr. 7 din 25 ianuarie 1973, Decretul nr. 443/1972 privind navigația civilă, publicat în Buletinul Oficial al României nr. 132 din 23 noiembrie 1972, cu excepția capitolului VI — „Infracțiuni”, precum și orice dispoziție contrară se abrogă.

PRIM-MINISTRU
VICTOR CIORBEA

Contrasemnează
Ministrul transporturilor,
Traian Băseanu



GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ

privind regimul juridic al drumurilor

În temeiul art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României și al art. 1 lit. h) din Legea nr. 134/1997 pentru abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României emite următoarea ordonanță:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea I

Domeniul drumurilor

Art. 1. — (1) Regimul juridic al drumurilor reglementează în mod unitar administrarea drumurilor publice și private.

Administrarea drumurilor publice și private are ca obiect proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, întreținerea și exploatarea drumurilor.

(2) Prevederile prezentei ordonanțe se aplică tuturor drumurilor publice și, parțial, celorlalte drumuri deschise circulației publice, definite la art.4.

Art. 2. — (1) Drumurile fac parte din sistemul național de transport.

(2) Drumurile sunt căi de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și pietonilor.

(3) Fac parte integrantă din drum: podurile, viaductele, pasajele denivelate, tunelurile, construcțiile de apărare și consolidare, trotuarele, pistele pentru cicliști, locurile de parcare și staționare, plantațiile rutiere, indicatoarele de semnalizare rutieră și alte dotări pentru siguranța circulației, precum și terenurile care fac parte din zona drumului, mai puțin zonele de protecție.

(4) De asemenea, sunt asimilate fiind parte din drum, clădirile de serviciu și orice alte construcții, amenajări sau instalații destinate apărării sau exploatarei drumurilor, inclusiv terenurile aferente.

Secțiunea a II-a

Clasificarea și încadrarea drumurilor

Art. 3. — Din punct de vedere al destinației drumurile se împart în:

a) **drumuri publice** — obiective de utilitate publică destinate transportului rutier în scopul satisfacerii cerințelor economiei naționale, ale populației și de apărare a țării; acestea aparțin proprietății publice;

b) **drumuri de utilitate privată** — servesc activităților economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altora asemenea, de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, precum și cele pentru organizări de șantier; ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

Art. 4. — Din punct de vedere al circulației drumurile se împart în:

a) **drumuri deschise circulației publice**, care cuprind toate drumurile publice și acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivele turistice ori alte obiective la care publicul are acces;

b) **drumuri închise circulației publice**, care cuprind acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivelor la care publicul nu are acces.

Art. 5. — Din punct de vedere funcțional și administrativ-teritorial, în ordinea importanței, drumurile publice se împart în următoarele categorii.

- a) **drumuri de interes național;**
- b) **drumuri de interes județean;**
- c) **drumuri de interes local.**

Art. 6. — (1) Drumurile de interes național aparțin pro-

care asigură legătura capitalei țării cu orașele reședințe ale județelor, legăturile între acestea, precum și cu țările vecine, și pot fi:

- **autostrăzi;**
- **drumuri expres;**
- **drumuri naționale europene (E);**
- **drumuri naționale principale;**
- **drumuri naționale secundare.**

(2) Încadrarea în aceste categorii se face de către Ministerul Transporturilor, cu excepția drumurilor naționale europene, a căror încadrare se stabilește potrivit acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

(3) Propunerile de clasificare a drumurilor naționale în categoria drumurilor naționale europene (E) se face de către Ministerul Transporturilor.

Art. 7. — Drumurile de interes județean fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind **drumurile județene** care asigură legăturile între:

- municipiile reședințe de județ și reședințele de comune, municipii, orașe, stațiuni balneoclimaterice și turistice, porturi, aeroporturi, obiective importante legate de apărarea țării și obiective istorice importante;
- orașe și municipii între ele.

Art. 8. — Drumurile de interes local aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și cuprind:

- a) **drumurile comunale** care asigură legăturile între:
 - reședința de comună și satele componente;
 - oraș și satele care îi aparțin, precum și alte sate;
- b) **drumurile vicinale** sunt drumuri ce deservesc mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acestora;
- c) **străzile** sunt drumuri publice din interiorul localităților, indiferent de denumire: stradă, bulevard, cale, chei, splai, șosea, alee, fundătură, uliță etc.

Art. 9. Străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și funcțiile pe care le îndeplinesc astfel:

- a) **străzi de categoria I — magistrale**, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum;
- b) **străzi de categoria a II-a — de legătură**, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;
- c) **străzi de categoria a III-a — colectoare**, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale;
- d) **străzi de categoria a IV-a — de folosință locală**, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

Art. 10. — Străzile din localitățile rurale se clasifică în:

- a) **străzi principale;**
- b) **străzi secundare.**

Art. 11. — Drumurile naționale, județene și comunale își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate fără întrerupere în traversarea localităților, servind și ca străzi. Modificarea traseelor acestora în traversarea localităților se poate face numai cu acordul administrației drumului respectiv, în concordanță cu planul

Art. 12. — Încadrarea în categorii funcționale a drumurilor naționale, județene și comunale se face prin hotărâre a Guvernului, iar a drumurilor vicinale și a străzilor prin hotărâre a consiliului județean sau local, după caz.

Art. 13. — Propunerile de încadrare în drumuri naționale și județene se fac de către administratorii acestor categorii de drumuri, iar pentru drumurile comunale de către consiliile locale interesate, prin consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București. Promovarea propunerilor se face cu avizul Ministerului Transporturilor.

CAPITOLUL II ADMINISTRAREA DRUMURILOR

Secțiunea I

Suprafețele de teren aferente drumurilor publice

Art. 14. — **Zona drumului** public cuprinde: ampriza, zonele de siguranță și zonele de protecție.

Art. 15. — **Ampriza drumului** este suprafața de teren ocupată de elementele constructive ale drumului: parte carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, șanțuri, rigole, taluzuri, șanțuri de gardă, ziduri de sprijin și alte lucrări de artă.

Art. 16. — (1) **Zonele de siguranță** sunt suprafețe de teren situate de o parte și cealaltă a amprizei drumului, destinate exclusiv pentru semnalizarea rutieră, plantație rutieră sau pentru alte scopuri legate de întreținerea și exploatarea drumului sau pentru siguranța circulației. Din zonele de siguranță fac parte și suprafețele de teren destinate asigurării vizibilității în curbe și intersecții, precum și suprafețele ocupate de lucrările de consolidări ale terenului drumului și alte asemenea. În afara localităților, limitele minime ale zonelor de siguranță a drumurilor în cale curentă și aliniament sunt prevăzute în anexa nr. 1 la prezenta ordonanță.

(2) Realizarea de culturi agricole sau forestiere pe zonele de siguranță este interzisă.

Art. 17. — (1) **Zonele de protecție** sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Limitele zonelor de protecție sunt prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranță a traficului prin:

- neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;
- executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace înzăpezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;
- executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifică regimul apelor subterane sau de suprafață.

Art. 18. — Deținătorii terenurilor din vecinătatea drumurilor publice sunt obligați să permită instalarea pe aceste terenuri a panourilor de apărare a drumului contra înzăpezirii, fără a percepe vreo chirie, cu condiția ca această operație să nu împiedice executarea lucrărilor agricole și să nu producă degradări culturilor de pe aceste terenuri.

Art. 19. — (1) Zona străzilor include partea carosabilă, acostamentele, șanțurile, rigolele, trotuarele, spațiile verzi, pistele pentru cicliști, suprafețele adiacente pentru parcaje, suprafețele de teren necesare amplasării anexelor acestora. Pe sectoarele de străzi fără canalizare scurgerea apelor trebuie asigurată prin șanțuri amenajate.

(2) Zonele de siguranță și de protecție în intravilan se stabilesc prin studii de circulație și prin documentațiile de urbanism și amenajarea teritoriului.

(3) Pentru dezvoltarea capacității de circulație a drumurilor publice în traversarea localităților urbane, trebuie să se

gardurile sau construcțiile situate de o parte și de alta a drumurilor va fi de minimum 26 m pentru drumurile naționale, de minimum 24 m pentru drumurile județene și de minimum 20 m pentru drumurile comunale.

Secțiunea a II-a

Administrarea drumurilor

Art. 20. — Ministerul Transporturilor este organul administrației publice centrale care exercită prerogativele dreptului de proprietate publică a statului în domeniul drumurilor naționale.

Art. 21. — Administrarea drumurilor naționale se realizează de Administrația Națională a Drumurilor, sub autoritatea Ministerului Transporturilor. Organizarea și funcționarea Administrației Naționale a Drumurilor se va aproba prin hotărâre de Guvern.

Art. 22. — Administrarea drumurilor județene, drumurilor comunale, drumurilor vicinale și străzilor se asigură de către consiliile județene sau locale, după caz.

Art. 23. — Administrarea drumurilor de utilitate privată se face de către deținătorii acestora.

Art. 24. — Sectoarele de drumuri naționale, județene și comunale, incluzând lucrările de artă, amenajările și accesoriile aferente, situate în intravilanul reședințelor de județe și municipiilor sunt în administrarea consiliilor locale respective.

Secțiunea a III-a

Proiectarea și execuția lucrărilor de drumuri

Art. 25. — La proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor se va ține seama de categoriile funcționale ale acestora, de traficul rutier, de siguranța circulației, de normele tehnice, de factorii economici, sociali și de apărare, de utilizarea rațională a terenurilor, conservarea și protecția mediului înconjurător și de planurile de urbanism și de amenajarea teritoriului aprobate potrivit legii, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele persoanelor handicapate și de vârsta a treia.

Art. 26. — Documentațiile privind proiectarea construcției și modernizării drumurilor se întocmesc cu respectarea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, cu avizele prevăzute în Normele metodologice.

Art. 27. — Amplasarea unor obiective economice sau de altă natură care implică modificări ale traseului, ale elementelor geometrice sau ale structurii de rezistență a unui drum public se face cu acordul administratorului drumului respectiv, cheltuielile aferente fiind în sarcina celui care a solicitat modificările, cu respectarea legislației în vigoare privind autorizarea executării construcțiilor.

Art. 28. — (1) Intersecțiile între drumuri se realizează denivelat sau la același nivel, în funcție de categoriile drumurilor și de traficul rutier, cu respectarea legislației în vigoare. Cheltuielile privind aceste lucrări sunt în sarcina celor care au în administrare sau în proprietate drumul pe care se desfășoară traficul ce impune amenajarea sau modificarea intersecției.

(2) Întreținerea bretelelor de la intersecțiile denivelate ale drumurilor publice este în sarcina administrației drumului de categorie superioară. Dacă unul din drumuri este de utilitate privată, cheltuielile de întreținere sunt în sarcina administratorului acestuia.

Art. 29. — Amenajarea intersecțiilor la același nivel între două sau mai multe drumuri se face cu asigurarea priorității pentru circulația care se desfășoară pe drumul de categorie superioară.

Art. 30. — Realizarea unei noi intersecții la același nivel cu calea ferată sau modificarea unei asemenea intersecții cu calea ferată este în sarcina solicitantului lucrării.

Art. 31. — La amenajarea intersecțiilor între drumurile publice și dintre acestea cu căile ferate se va obține și acordul Ministerului de Interne, prin direcțiile sale de specialitate.

Art. 32. — Instalațiile de semnalizare și presemnalizare a trecerii la același nivel între drum și calea ferată se realizează în funcție de categoria drumului, traficul rutier, frecvența și viteza de circulație a trenurilor.

Art. 33. — (1) Întreținerea pasajelor denivelate este în sarcina administratorului căii de comunicație situate pe pasaj.

(2) Întreținerea trecerilor la același nivel, paza și securitatea în limitele zonei de siguranță a căii ferate revin deținătorului acestei căi.

(3) Modificarea cotelor și declivităților pe oricare dintre căile de comunicație care se intersectează atrage după sine obligația deținătorului de a suporta costul lucrărilor necesare și pe cealaltă cale de comunicație.

(4) Pentru poduri, baraje, diguri și altele asemenea, care cuprind părți ale mai multor deținători, sarcinile ce revin fiecăruia dintre aceștia se stabilesc de comun acord prin protocol.

Art. 34. — Autoritățile administrației publice locale împreună cu Poliția rutieră au obligația de a reglementa parcare și staționarea pe străzi a vehiculelor. Parcarea se admite, de regulă, în locuri special amenajate în afara benzilor de circulație și trotuarelor, amplasate de comun acord cu Poliția rutieră. Nu se admite parcare pe benzile de circulație ale drumurilor naționale și județene.

Art. 35. — În zonele protejate ale localităților se va urmări descurajarea sau interzicerea circulației de tranzit, în condițiile legii, prin asigurarea unor trasee de deviere corespunzătoare, cu acordul administratorului drumului și Poliției rutiere.

Art. 36. — În funcție de intensitatea traficului, drumurile publice vor fi prevăzute cu stații amenajate în afara fluxului circulației, pentru opirea mijloacelor de transport în comun. Amplasarea stațiilor pentru aceste mijloace se stabilește de administratorul drumului împreună cu Poliția rutieră și deținătorii vehiculelor de transport în comun. Locurile de parcare și refugiile de pe autostrăzi vor fi dotate cu utilități, telefonie pentru apel de urgență și grupuri sanitare.

Art. 37. — Pe drumurile publice se vor aplica măsuri de protecție a mediului pe baza studiilor de impact asupra mediului înconjurător.

Art. 38. — Pentru descongestionarea traficului în localități, protecția mediului înconjurător și sporirea siguranței circulației pe rețeaua de drumuri naționale și județene, se va urmări, pe baza studiilor de trafic, realizarea unor drumuri de tranzit ocolitoare situate în afara intravilanului localităților. Accesul spre aceste drumuri se realizează numai prin intermediul unor artere magistrale care debușează în intersecții amenajate corespunzător volumelor de trafic.

Art. 39. — Pe sectoarele de drumuri publice care traversează localități rurale, locuitorii sunt obligați să întrețină șanțurile, rigolele, podețele de la intrările în curți, plantațiile și trotuarele din dreptul locuințelor și a terenurilor pe care le dețin. Supravegherea îndeplinirii acestor obligații revine autorităților administrației publice locale.

Art. 40. — În vederea asigurării materialelor necesare construirii, modernizării, reparării și întreținerii drumurilor publice administratorii pot deschide și exploata cariere, balastiere și altele asemenea, în condițiile legii.

Secțiunea a IV-a

Condiții de exploatare a drumurilor

Art. 41. — (1) Drumurile trebuie să fie menținute în stare tehnică corespunzătoare desfășurării traficului în condiții de siguranță.

(2) Limitele maxime ale tonajelor pe osie și gabaritelor, presiunile specifice pe îmbrăcămintea drumului, precum și condițiile impuse vehiculelor admise în circulație pe drumurile publice sunt cele prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta

(3) Lista drumurilor publice cu limitele de tonaj admise pentru vehiculele de transport marfă va fi editată anual de Ministerul Transporturilor.

(4) Limitele prevăzute de anexa nr. 2 pot fi majorate de Ministerul Transporturilor pe măsura executării unor lucrări de sporire a capacității portante pe anumite sectoare de drum.

(5) Transportatorilor străini și români li se aplică tarife de utilizare a drumurilor, în conformitate cu prevederile din acordurile bilaterale și respectiv reglementările interne în vigoare, care se constituie în surse de finanțare a lucrărilor de administrare, exploatare, întreținere, reparații și modernizare a drumurilor publice.

Art. 42. — (1) Transporturile ale căror tonaje pe osie și/sau gabarite depășesc limitele prevăzute în anexa nr. 2 se efectuează pe baza autorizației speciale de transport emise de administratorul drumului.

(2) În cazul în care pentru efectuarea unor asemenea transporturi sunt necesare lucrări de amenajare sau consolidare a drumurilor și a lucrărilor de artă, precum și modificarea instalațiilor aeriene sau subterane de orice fel, acestea se suportă de beneficiarul transporturilor.

(3) Pentru asemenea transporturi se aplică tarife în funcție de tonajele pe osie și totale, de dimensiunile auto-vehiculelor și distanța parcursă, din care se constituie surse financiare pentru administrarea drumurilor.

Art. 43. — Proiectarea, execuția sau contractarea în țară sau importul de vehicule, utilaje, agregate ori instalații cu mase și/sau gabarite ce depășesc limitele prevăzute în anexa nr. 2, se realizează cu avizul prealabil al Ministerului Transporturilor, în ceea ce privește posibilitatea de circulație și de transport rutier.

Art. 44. — Pe drumurile publice sunt interzise competițiile sportive fără avizul prealabil al administratorului drumului și al Poliției rutiere. Organizatorii poartă răspunderea și iau toate măsurile pentru siguranța traficului rutier și redarea ulterioară a drumului pentru circulația publică, în condițiile existente anterior organizării competiției.

Art. 45. — (1) Drumurile deschise circulației publice pot fi închise sau se pot institui restricții de circulație în vederea executării unor lucrări, conform normelor stabilite de Ministerul Transporturilor împreună cu Ministerul de Interne.

(2) Pentru protecția unor sectoare de drumuri, administratorii acestora pot introduce restricții cu caracter temporar privind sarcinile pe osii ale vehiculelor admise să circule pe sectorul respectiv.

Art. 46. — (1) În cazul în care drumurile publice sunt afectate de calamități naturale sau în alte cazuri de forță majoră, administratorii acestora vor lua de urgență măsuri pentru restabilirea operativă a circulației prin executarea de variante ocolitoare sau alte amenajări cu caracter provizoriu, după caz.

(2) Atunci când aplicarea măsurilor prevăzute la alin. (1) necesită ocuparea temporară a unor terenuri situate în zona drumului sau în afara acesteia, administratorul va încheia procese-verbale cu autoritățile publice locale, urmând ca eventualele despăgubiri cuvenite celor afectați să se stabilească conform dispozițiilor legale.

Secțiunea a V-a

Amplasarea de construcții și instalații în zona drumului public

Art. 47. — Realizarea în zona drumului public a oricărei construcții sau instalații, în orice scop, se face cu respectarea legislației în vigoare privind amplasarea și autorizarea executării construcțiilor și numai cu acordul prealabil al administratorului drumului.

Art. 48. — (1) În zona drumului public este interzisă amplasarea de construcții, panouri publicitare sau instalații care ocupă suprafața și care se învecinează cu suprafața

(2) În zona mediană a autostrăzilor se pot amplasa numai instalații destinate întreținerii drumurilor și siguranței circulației.

(3) Construcțiile sau instalațiile temporare ale Ministerului Apărării Naționale, care au caracter de urgență, se pot executa fără acceptul administratorului drumului, urmând ca acest accept să se obțină ulterior, în cazul în care construcțiile sau instalațiile nu se demontează într-un termen stabilit de comun acord cu administratorul drumului.

(4) Pentru ocuparea zonei drumurilor, a podurilor, pasajelor, viaductelor, tunelurilor prin amplasarea supraterană sau subterană a unor construcții, instalații sau panouri publicitare acceptate de administrația drumurilor, se aplică tarife de utilizare, care se constituie ca surse financiare pentru administrarea, exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea drumurilor publice.

(5) Deținătorii construcțiilor sau instalațiilor acceptate sunt obligați să execute pe cheltuiala lor demolarea, mutarea sau modificarea acestora, dacă aceste operații sunt impuse de modernizarea, modificarea, întreținerea sau exploatarea drumului public.

(6) Administratorul drumului este obligat să-i înștiințeze pe deținători asupra lucrărilor prevăzute, după cum urmează:

— cu cel puțin 12 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune mutarea ori modificarea, pentru construcții autorizate cu caracter definitiv;

— cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor la drum, în cazul construcțiilor acceptate cu caracter provizoriu.

Art. 49. — Lucrările edilitare subterane se amplasează de regulă în afara părții carosabile a drumului public sau în galerii vizitabile. Construcția, repararea și întreținerea acestor lucrări se fac cu aprobarea administratorului drumului și cu respectarea legislației în vigoare.

Art. 50. — (1) Beneficiarul construcțiilor, instalațiilor sau altor asemenea realizate în zona drumului fără respectarea condițiilor din prezenta secțiune sau cu nerespectarea condițiilor din actul de acceptare este obligat a le desființa sau a le muta, pe cheltuiala sa, în termenul stabilit de administrator.

(2) În cazul nerespectării termenului fixat, administratorul drumului poate proceda la desființarea sau mutarea lucrărilor pe cheltuiala beneficiarului.

Art. 51. — Deținătorii de construcții sau instalații amplasate în zona drumului public sunt obligați să execute revizia periodică și repararea acestora spre a asigura estetica, protejarea drumului și siguranța circulației.

Art. 52. — (1) Traseele noi de drumuri publice se stabilesc pe baza documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate în condițiile legii.

(2) Modificarea elementelor geometrice ale traseului, crearea de noi accese sau orice alte intervenții asupra drumului public se fac cu acordul administratorului drumului public.

Secțiunea a VI-a

Căi de acces la drumurile publice

Art. 53. — (1) Proiectarea, construcția sau amenajarea căilor de acces la drumurile publice se face potrivit legislației în vigoare, de către cei interesați, cu acordul prealabil al administratorului drumului public și al Poliției rutiere.

(2) Repararea, întreținerea și exploatarea căilor de acces la drumurile publice sunt în sarcina celor care le dețin.

Art. 54. — Căile de acces realizate fără acordul administratorului drumului public și al Poliției rutiere, precum și căile de acces neutilizate vor fi desființate de cei care le dețin, restabilindu-se continuitatea elementelor geometrice în

CAPITOLUL III

DOBÂNDIREA SAU FOLOSIREA UNOR TERENURI

Art. 55. — Dobândirea terenului necesar pentru executarea unor lucrări noi, modernizări, corecții de trasee, reabilitări, largiri de drumuri publice se face prin modurile admise de lege, inclusiv prin expropriere pentru cauză de utilitate publică.

Art. 56. — (1) Pentru rectificări de traseu, de comun acord cu proprietarul terenului, se poate transmite prin schimb dreptul de proprietate asupra terenului ocupat de traseul vechi al drumului. Drumul vechi rămâne în circulație până la deschiderea pentru trafic a traseului rectificat, administratorul drumului fiind obligat să achite noului proprietar chiria terenului ocupat.

(2) În situația în care proprietarul terenului primit în schimb dorește redarea acestuia în circuitul agricol, amenajările aferente sunt în sarcina administratorului drumului.

(3) Dacă terenul necesar rectificării traseului se dobândește prin cumpărare sau expropriere pentru cauză de utilitate publică, terenul ocupat de drumul vechi, rămas liber în urma dării în folosință a noului traseu, devine proprietatea publică a statului sau a administrației publice locale, după caz.

Art. 57. — (1) Persoanele abilitate cu efectuarea pe teren a măsurătorilor și studiilor necesare lucrărilor privind drumul public au acces pe terenuri, indiferent de proprietar. Excepție fac terenurile aparținând obiectivelor Ministerului Apărării Naționale și zonelor de siguranță ale acestora, pentru care se solicită, în prealabil, acordul acestuia. Înștiințarea asupra începerii acestor activități se face prin afișare la sediul consiliului local cu cel puțin 7 (șapte) zile înainte. Se interzice persoanelor abilitate cu efectuarea măsurătorilor sau studiilor ca prin activitatea lor să cauzeze vreun prejudiciu terenurilor sau bunurilor aflate pe acestea.

(2) Dacă pentru efectuarea măsurătorilor sau studiilor sunt necesare modificări asupra terenului, administratorul drumului va conveni, în prealabil, cu proprietarul terenului asupra acestor modificări și, după caz, asupra modalităților și cuantumului despăgubirilor.

CAPITOLUL IV

CONDUCEREA, COORDONAREA ȘI CONTROLUL ACTIVITĂȚII DE DRUMURI

Art. 58. — Ministerul Transporturilor coordonează din punct de vedere tehnic și metodologic întreaga rețea de drumuri. În această calitate are următoarele atribuții:

a) asigură administrarea drumurilor publice de interes național;

b) elaborează și urmărește aplicarea și actualizarea planului director la nivel național privind dezvoltarea rețelei rutiere, ca parte integrantă a schemei rețelei naționale de transport, cu respectarea prevederilor programului de amenajare a teritoriului;

c) stabilește strategia privind dezvoltarea unitară și echilibrată a întregii rețele de drumuri publice și utilizarea fondurilor bugetare și extrabugetare destinate pentru construirea, reabilitarea, modernizarea, repararea, întreținerea, exploatarea și administrarea acestora, în scopul satisfacerii nevoilor economice, sociale și de apărare;

d) elaborează studii de sistematizare, programe și proiecte de program pentru dezvoltarea și optimizarea rețelei de drumuri publice;

e) elaborează, în condițiile legii, programe anuale și de perspectivă privind construcția, modernizarea, reabilitarea, întreținerea, exploatarea și administrarea drumurilor de interes național și, împreună cu consiliile județene și municipale, programele finanțate din Fondul special al drumurilor

f) elaborează norme privind proiectarea, construcția, modernizarea, repararea, întreținerea, administrarea și exploatarea drumurilor și, împreună cu Ministerul de Interne, norme privind siguranța traficului pe drumurile deschise circulației publice și le supune aprobării potrivit prevederilor legale;

g) elaborează studii și programe privind lucrările destinate îmbunătățirii siguranței circulației pe drumurile publice;

h) elaborează studii și programe privind determinarea indicatorilor de stare tehnică a drumurilor, de evoluție a traficului și de stabilire a ordinii de prioritate pentru lucrările de drumuri;

i) elaborează norme privind organizarea controlului propriu de calitate în domeniul drumurilor;

j) asigură o concepție unitară privind asimilarea de utilaje și echipamente specifice, aplicarea de tehnologii noi și eficiente, agrementate conform legii, în proiectarea și execuția lucrărilor de drumuri.

Art. 59. — În exercitarea atribuțiilor prevăzute la art. 58, Ministerul Transporturilor elaborează reglementări obligatorii pentru toate persoanele juridice sau fizice care dețin drumuri în administrare sau în proprietate, cu respectarea reglementărilor în vigoare privind autonomia administrației publice locale și dreptul de proprietate.

Art. 60. — (1) Conducerea activității de proiectare, execuție, modernizare, reparare, întreținere, exploatare și administrare a drumurilor județene, comunale, vicinale și străzilor revine autorităților administrației publice locale, cu respectarea prevederilor art. 25.

(2) Pentru proiectarea și modernizarea străzilor care constituie părți componente ale drumurilor naționale este necesar avizul prealabil al Ministerului Transporturilor.

CAPITOLUL V SANCTIUNI

Art. 61. — (1) Constituie contravenții și se sancționează cu amendă următoarele fapte, dacă nu au fost săvârșite în astfel de condiții care, potrivit legii penale, constituie infracțiuni:

a) încălcarea prevederilor art. 17 (2), și 52 (2) se sancționează cu amendă de la 500.000 lei la 3.000.000 lei;

b) încălcarea prevederilor art. 16 (2), 27, 33 (2), 41 (2), 42 (1), 43, 44, 47, 48 (2) și (5), 49, 51, 53 (1) și (2) și ale art. 54 se sancționează cu amendă de la 5.000.000 lei la 10.000.000 lei.

(2) Dacă contravenientul este persoană juridică, cuantumul amenzii prevăzut la alin. (1) se triplează.

Art. 62. — (1) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 61 alin. (1) și (2) se face de către:

a) personalul din Ministerul Transporturilor și din unitățile subordonate acestuia, împuternicit în acest scop;

b) personalul împuternicit din aparatul propriu al consiliilor județene, consiliilor locale și unităților de specialitate subordonate acestora;

c) ofițerii și subofițerii de poliție.

Art. 63. — (1) Prevederile art. 61 se completează cu dispozițiile Legii nr. 32/1968 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor.

(2) Prevederile art. 25 alin. (1) și ale art. 26 din Legea nr. 32/1968 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor nu se aplică în cazul proiectării, construirii și modernizării drumurilor, precum și amplasării unor construcții în zona drumurilor.

Art. 64. — Sancțiunile prevăzute prin Hotărârea Guvernului nr. 36/1996 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor la normele privind exploatarea și menținerea în bună stare a drumurilor publice se aplică și persoanelor juridice, caz în care cuantumul amenzii se dublează.

Art. 65. — Cuantumul amenzilor prevăzute la art. 61 pot fi modificate prin hotărâre a Guvernului.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE

Art. 66. — Dispozițiile prevăzute la art. 2-4, 23, 25, 29, 33, 34, 41, 44, 45, 47, 50, 51, 53, 54, 55 și la art. 61 se aplică și drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice.

Art. 67. — În termen de 90 de zile de la publicarea prezentei ordonanțe în Monitorul Oficial al României, Ministerul Transporturilor va elabora normele privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea drumurilor publice, care vor fi actualizate și puse de acord cu prevederile legislației în domeniu din țările Uniunii Europene, prin reglementări la nivel de standarde și norme tehnice elaborate.

Art. 68. — Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta ordonanță.

Art. 69. — Prevederile prezentei ordonanțe intră în vigoare la data de 1 ianuarie 1998. Pe aceeași dată se abrogă Legea drumurilor nr. 13/1974, publicată în Buletinul Oficial, Partea I, nr. 107 din 31 iulie 1974, Legea nr. 37/1975 privind sistematizarea, proiectarea și realizarea arterelor de circulație în localitățile urbane și rurale, republicată în Buletinul Oficial, Partea I, nr. 82 din 6 septembrie 1978, Legea nr. 43/1975 pentru stabilirea normelor privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, publicată în Buletinul Oficial, nr. 136 din 27 decembrie 1975, cu modificările ulterioare și prevederile referitoare la drumuri din Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 257/1959 privind raționalizarea folosirii terenurilor situate de-a lungul căilor ferate și drumurilor, precum și orice prevederi contrare.

PRIM-MINISTRU
VICTOR CIORBEA

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,

Traian Băsescu

p. Ministrul de interne,

Teodor Zaharia,
secretar de stat

Ministru delegat pe lângă primul-ministru
pentru coordonarea Secretariatului General al Guvernului
și a Departamentului Administrației Publice Locale,
Remus Opriș



ANEXA Nr.1.

LIMITELE ZONELOR DRUMURILOR

a) **Zonele de siguranță** ale drumurilor sunt cuprinse de la limita exterioară a amprizei drumului până la:

- * **1,50 m** de la marginea exterioară a șanțurilor, pentru drumurile situate la nivelul terenului;
- * **2,00 m** de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;
- * **3,00 m** de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea până la 5,00 m inclusiv;
- * **5,00 m** de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,00 m.

b) **Zonele de protecție** sunt cuprinse între marginile exterioare ale zonelor de siguranță și marginile zonei drumului, delimitat conform tabelului următor:

Categoria drumului	Autostrăzi	Drumuri naționale	Drumuri județene	Drumuri comunale
Distanța de la axul drumului până la marginea exterioară a zonei drumului (m)	50	22	20	18

ANEXA Nr. 2

TONAJE, GABARITE ȘI PRESIUNI

A) Limitele maxime ale tonajelor pe osii:

Categoriile de drumuri din punct de vedere al sistemului rutier	Tipul de osie	Distanțe între axele alăturate (m)		
		< 1,40	<= 2,00	> 2,00
Drumuri modernizate, europene (E) și alte drumuri deschise traficului greu conform listei aprobate de Ministerul Transporturilor	simplă:			10,0
	dublă (tandem):		16,0	
	triplă (tridem):	22,0		
Alte drumuri modernizate	simplă:			8,0
	dublă (tandem):		14,5	
	triplă (tridem):	20,0		
Drumuri pietruite	simplă:			7,5
	dublă (tandem):		12,0	
	triplă (tridem):	16,5		

Se consideră osie dublă (tandem) combinația de două axe având distanța între ele de cel mult 2,0 m. La greutatea inegală pe axe, tonajul pe axa cea mai încărcată ce face parte din tandem nu trebuie să depășească tonajul maxim admis pe osia simplă pentru categoria de drum respectivă (10,0 t; 8,0 t; respectiv 7,5 t).

Se consideră osie triplă (tridem) combinația de trei axe având distanța între ele de cel mult 1,40 m, iar masa pe două axe alăturate făcând parte din tridem nu trebuie să depășească tonajul maxim admis pe osia dublă (cu aceeași distanță între axe) pentru categoria de drum respectivă. Pentru osii multiple constituite din mai mult de trei axe alăturate, masa pe orice grup de axe alăturate nu trebuie să depășească tonajul maxim admis pe osia astfel constituită (în funcție de distanța între axe) pentru categoria de drum respectivă.

Presiunea specifică pe îmbrăcămintea drumului nu trebuie să depășească 6,0 daN/cm² pentru osia nemotoare și 7,0 daN/cm² pentru osia motoare.

B) Tonajele totale maxime admise pentru vehicule sunt următoarele:

Autovehicule:

— cu două axe, având distanța între axe:

* mai mică de 4,0 m 10,0 t

* egală sau mai mare de 4,0 m 17,0 t

— cu trei axe 22,0 t

— cu patru axe 24,0 t

— autoturism articulat 27,0 t



Remorci:

— cu două axe, având distanța între axe:	
* mai mică de 4,0 m	16,0 t
* egală sau mai mare de 4,0 m	17,0 t
— cu trei axe	22,0 t

Combinății de vehicule:

— autotractor cu șa și semiremorcă :	
* cu trei axe	30,0 t
* cu patru axe, având distanța între axe:	
— sub 2,0 m	34,0 t
— egală sau mai mare de 2,0 m	36,0 t
* cu cinci și șase axe (indiferent de distanțele între axe)	40,0 t
— autotren (autovehicul + remorcă = total patru axe)	34,0 t
* combinație având cinci sau mai multe axe	40,0 t

C) Dimensiunile maxime de gabarit (inclusiv încărcătura) sunt următoarele:

lățime2,50 m

NOTĂ:

Prin excepție, pentru vehicule frigorifice având caroseria izotermă cu pereți groși se admit lățimi de max. 2,6 m.

înălțime4,00 m

lungimi:

— vehicul fără remorcă	12,00 m
— remorcă	12,00 m
— vehicul articulat	16,50 m
— autobuz sau troleibuz articulat	18,00 m
— autovehicul cu remorcă (autotren)	18,35 m
— tramvai	30,00 m

NOTĂ:

Fiecare vehicul sau combinație de vehicule în mișcare trebuie să se poată înscrie pe o suprafață inelară cu o rază exterioară de 12,50 m și o rază interioară de 5,30 m.

Distanța între axa articulației și limita posterioară a unui vehicul articulat nu trebuie să depășească 12,00 m.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,
cont nr. 30.98.12.301 B.C.R. — S.M.B.

Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,
Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, telefon 211.57.30.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 668.55.58 și 335.01.11/4028.

