

EFFECTUAREA PE DRUMURILE PUBLICE A TRANSPORTURILOR CU GREUTĂȚI ȘI/SAU GABARITE CE DEPĂȘESC PREVEDERILE LEGISLAȚIEI ȘI NORMATIVELOR ÎN VIGOARE

1. DISPOZIȚII GENERALE

Legalizarea și modalitatea transporturilor de mărfuri cu greutate și/sau agabarite sînt reglementate de următoarele acte normative: art. 8 p. 2 din Legea drumurilor nr. 509-XIII din 22.06.1995; art. 6 din Legea fondului rutier nr. 720-XIII din 02.02.1996; cap. V din Regulamentul cu privire la constituirea și utilizarea fondului rutier nr. 893-XIII din 26.06.1996; cap. XI și XII din Regulamentul circulației rutiere nr. 552 din 07.08.1995.

Deplasările autovehiculelor, ale convoaielor și trenurilor rutiere cu sau fără încărcătură, ale utilajelor autopropulsate sau tractate, ale căror greutate și/sau gabarite depășesc limitele stabilite prin lege se pot efectua pe drumurile publice numai dacă corespund cerințelor de siguranță a circulației, sunt omologate și au autorizație specială de transport eliberată de organele de administrație a drumurilor.

Tractarea remorcilor sau semiremorcilor cu greutate și/sau gabarite depășite, cu tractoare rutiere pe drumurile publice este interzisă.

În mod excepțional, se pot admite astfel de transporturi până la 20 tone capacitate utilă, pe sectoare limitate, carosabil uscat, sisteme de frînare eficiente pe mijloc de transport și tractat, precum și cu respectarea tuturor condițiilor impuse prin autorizația specială de transport.

În Republica Moldova sunt stabilite următoarele limite de tonaje, gabarite și presiuni pe drumurile publice:

Limitele maxime ale tonajelor pe osii

Categorii de drumuri din punctul de vedere al sistemului rutier	Tipul de osie	Distanțele dintre axele alăturate (m)		
		<1,40	<=2,0	>2,0
Drumuri naționale modernizate	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		

Osie dublă (tandem) se consideră combinația de două axe avînd distanța dintre ele de cel mult 2,0 m. La greutate inegale 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 t, 8 t respectiv 7,5 t).

Osie triplă (tridem) se consideră combinația de trei axe avînd distanța dintre ele de cel mult 1,40 m, iar masa pe două axe alăturate ce face 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 dintre axe) pentru categoria de drum respectivă.

2. TONAJELE TOTALE MAXIME ADMISE PENTRU VEHICULE:

Autovehicule:

- | | |
|--|--------|
| a) Cu două axe, avînd distanța dintre axe: | |
| • mai mică de 4,0 m | 16,0 t |
| • egală sau mai mare de 4,0 m | 18,0 t |
| b) Cu trei axe | 24,0 t |
| c) Cu patru axe | 32,0 t |
| d) Autobuz articulat cu trei axe | 26,0 t |

Remorci:

- | | |
|---|--------|
| a) Cu două axe, avînd distanța între axe: | |
| • mai mică de 4,0 m | 16,0 t |
| • egală sau mai mare de 4,0 m | 18,0 t |
| b) Cu trei axe | 24,0 t |

Combinații de vehicule:

- | | |
|---|--------|
| a) Autotractor cu șa și semiremorcă: | |
| - cu trei axe | 20,0 t |
| - cu patru axe, avînd distanța dintre axe: | |
| • sub 2,0 m | 36,0 t |
| • egală sau mai mare de 2,0 m | 38,0 t |
| b) Autotren (autovehicul + remorcă – total patru axe) | 36,0 t |
| c) Combinație avînd cinci sau mai multe axe | 40,0 t |

3. DIMENSIUNILE MAXIME DE GABARIT (INCLUSIV ALE ÎNCĂRCĂTURII)

Lățime	2,50 m
(Prin excepție, pentru vehicule frigorifice avînd caroseria izotermă cu pereți groși se admit lățimi de maximum 2,60 m.)	
Înălțime	4,00 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)	20,00 m

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

Prin obiecte se înțeleg utilaje, instalații, confecții metalice, prefabricate, ansambluri, piese, colete de orice fel etc., care trebuie transportate pe drumurile publice.

Prin greutate depășită se înțelege depășirea sarcinii pe osie sau a masei totale față de limitele stabilite.

Prin gabarit depășit se înțelege depășirea limitelor de lungime, lățime sau înălțime prevăzute.

3. ELIBERAREA ȘI ACHITAREA AUTORIZAȚIILOR DE TRANSPORT

Circulația pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc prevederile legale este posibilă numai de la caz la caz, pe baza autorizației speciale de transport (anexa nr. 26) emisă de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Regionale și Direcția Poliției. Autorizația specială de transport se emite ținînd seama de:

- condițiile impuse de avizul prealabil eliberat de Agenția Națională

Transport Auto;

- faptul că respectivul transport trebuie să se efectueze în condiții de siguranță a circulației pentru el și pentru restul vehiculelor participante la trafic;
- respectarea condițiilor ecologice;
- protecția grinzilor de rezistență ale podurilor sau tablierelor, aparținând unei alte căi de comunicație;
- protecția instalațiilor ce traversează drumul, a plantației rutiere, a construcțiilor necesare semnalizării rutiere aflate în zona drumului;
- faptul ca să nu distrugă sistemul rutier și/sau podurile prin depășirea sarcinilor prevăzute la modernizarea drumului.

Nu se pot autoriza transporturi cu greutate și/sau gabarite depășite de mărfuri periculoase ce se efectuează cu mijloace de transport care nu corespund normelor internaționale de transport al mărfurilor de acest gen.

Autorizațiile speciale de transport se emit pe perioade scurte ținând cont de restricțiile cu caracter permanent sau temporar, fixând ocoliri obligatorii pentru depășiri de tonaj, de gabarit.

Autorizațiile speciale de transport se emit cu restricție pentru perioade de îngheț-dezgheț și umiditate excesivă, ținând cont de capacitatea portantă redusă a sistemului rutier și de problemele ce le creează un mijloc de transport cu tonaj și/sau gabarit depășit ceea ce reduce siguranța circulației rutiere.

Reducerea limitei de autorizare se face cu până la 25% din capacitatea portantă a drumului din perioada cu carosabil uscat. În condiții de drum uscat (vara), depășirea sarcinilor ce poate fi autorizată va fi de cel mult 30% la sarcina limită pe osie prevăzute de lege.

Autorizațiile speciale de transport emise de Ministerul Transporturilor și Dezvoltării Regionale sunt valabile pe drumurile publice. În cazul în care traseul de deplasare a convoiului include treceri pe drumuri comunale sau prin localități și municipii, nu se exclude obligativitatea beneficiarului de a solicita autorizații speciale de transport de la organele ce administrează drumurile și străzile respective, pentru stabilirea traseului și a condițiilor în care se vor face respectivele treceri.

Pentru treilere de 20, 40, 60 tone masa totală sau pentru automacarale și alte autoutilitare se vor elibera autorizații speciale de transport permanente, cu o valabilitate limitată în cursul anului, în condițiile respectării stricte a dimensiunilor de gabarit și a greutății înscrise în autorizația specială de transport. În acest caz, se vor achita, anticipat, tarifele pentru parcursul mediu anual.

Autorizațiile speciale de transport permanente nu sînt valabile, dacă convoiul depășește una dintre limitele de gabarite sau greutate impuse de autorizație sau dacă ele nu sînt însoțite de anexele cu traseele autorizate și restricțiile instituite.

În cazul în care beneficiarul de transport are autorizație specială de transport permanentă, dar dacă nu corespunde una dintre condițiile de gabarit sau greutate, el este obligat să solicite organului de administrare a drumurilor o altă autorizație specială de transport, cu plata tarifelor corespunzătoare caracteristicilor obiectului.

Autorizațiile speciale de transport individuale sînt valabile dus-întors. În cazul în care convoiul încărcat este obligat să urmeze rute ocolitoare mai lungi pentru evitarea unor restricții, acest convoi se va întoarce gol pe traseul cel mai scurt. Acest traseu în gol se va stipula în autorizația specială de transport de către emitent. Autorizațiile speciale de transport individuale se tarifează în funcție de tonajul și numărul de kilometri parcurși de convoiul încărcat și/sau de gabaritul convoiului (plin sau gol) și de kilometrii parcurși.

În tonajul convoiului intră greutatea mijlocului de transport + repartitor de sarcină + greutatea obiectului de transport, inclusiv a coletajului, precum și greutatea mijlocului de tractare.

Dacă în urma unor controale se depistează pe trasee convoaie cu greutate și/sau

gabarit depășit, fără autorizații speciale de transport, în afara amenzilor se aplică tariful special de eliberare a autorizațiilor speciale de transport și tarifyare obișnuită provenită din depășirile de greutate și/sau gabarit. Pentru mai mult de un transport, tarifyarea se face înmulțind numărul de curse identice cu costul unui transport la care se adaugă o singură dată tariful de autorizare.

Achitarea și administrarea taxelor pentru eliberarea autorizațiilor speciale de transport se efectuează în conformitate cu prevederile Legii fondului rutier (nr. 720-XIII din 2 februarie 1996) și ale “regulamentului cu privire la constituția și utilizarea fondului rutier” aprobat prin Hotărîrea Parlamentului nr. 893-XIII din 26 iunie 1996.

Componența de completare a autorizațiilor speciale de transport este următoarea:

- Direcția Principală a Gospodăriei Rutiere a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale pentru convoaiele care circulă pe drumurile publice, indiferent de tonaj și gabarit;
- Direcțiile de Gospodărie Locală a municipiilor și localităților pentru traseele de autorizare ce trec prin perimetrul orașului sau municipiului respectiv;
- personalul de specialitate din cadrul Agenției Naționale Transport Auto aflat la punctele de trecere a Frontierei de Stat în limita competenței pentru transporturile străine în tranzit prin Moldova sau pentru mijloacele de transport străine ce vin sau pleacă în/și din localitățile din țară.

Cererile de eliberare a autorizațiilor speciale de transport se depun de către beneficiarul de transport la Direcția Poliției Rutiere. Solicitățile Ministerului Apărării Naționale se soluționează de către Ministrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și de Direcția Poliției Rutiere.

Cererea de eliberare a autorizației speciale de transport va conține toate dimensiunile și greutatea obiectelor ce se transportă, tipul mijloacelor de transport și de tractare, schița sau desenul de colectaj, tonajul și poziția repartitorului de sarcină, modul de ancorare a mijlocului de transport, numărul de transporturi identice, perioada în care se face transportul, precum și alte detalii legate de transport.

Cererile se soluționează în termenul de cel mult 2 ore în Punctele de Frontieră sau 48 ore pentru cazurile în care componența de soluționare depinde de Direcția Gospodăriei Rutiere a Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor; 10 zile pentru cererile depuse la unitățile de gospodărire comunală.

Autorizațiile speciale de transport au, de regulă, valabilitatea de maximum 30 de zile calendaristice, astfel încât să includă restricțiile din perioada în care se fac transporturile.

Pentru trecerile pe sub conductorii aerieni de electricitate, telefon, radio, pe sub liniile de tramvai sau troleibuz, precum și pentru trecerile la nivel cu calea ferată electrificată, beneficiarul de transport sau unitatea transportatoare va obține în timp util avizele de la unitățile care le administrează. Autorizația specială de transport nu cuprinde condițiile de trecere pe sub aceste instalații.

Pierderea autorizației speciale de transport are regimul actelor strict considerate pierdute și se tratează conform dispozițiilor legale. Dacă transportul nu s-a efectuat în termen, la cererea scrisă a beneficiarului se poate acorda un nou termen unic de 30 de zile.

În cazul în care apar modificări cu privire la trasee sau restricții, acestea vor fi operate în autorizația specială de transport de unitatea emitentă, cu înscrierea datei la care s-au făcut aceste modificări.

În cazurile în care gabaritul este limitat în înălțime sau lățime, la eliberarea autorizației se vor avea în vedere și spațiile de siguranță necesare:

- în înălțime minimum 10 cm;
- în lățime minimum 20 cm de fiecare parte.

4. CONDIȚII DE EFECTUARE A TRANSPORTURILOR

Obiectele ce urmează a fi transportate vor avea scrise cu vopsea pe ambele părți greutatea în tone și dimensiunile controlului exterior în poziție de transport în mm (lungime x lățime x înălțime).

Vehiculele de transport, treilele, semiremorcile și remorcile vor avea înscrise cu vopsea, la loc vizibil, greutatea proprie.

Dacă lățimea convoiului în mers este cuprinsă între 2,55 și 3,50 m, acesta va avea instalată obligatoriu în față o tablă avertizoare cu inscripția **Atenție, gabarit depășit!** iar mijlocul de tractare va folosi continuu lămpile girofar de culoare galbenă. Tabla avertizoare va avea dimensiunea de 60x40 cm cu înălțimea literelor de 10 cm scrise cu vopsea roșie pe fundal alb.

Dacă lățimea autovehiculului (convoiului) este cuprinsă între 3,50 și 5,00 m, acesta va fi precedat în mers de un autovehicul echipat cu girofare în stare de funcționare și cu tabla având inscripția **Atenție, gabarit depășit!**

Dacă lățimea convoiului depășește 5,00 m, acesta va fi precedat și urmărit de câte un vehicul purtător cu lampă girofar de culoare galbenă și tablă avertizoare cu inscripția **Atenție, gabarit depășit!** montată în fața autovehiculului antimergător și în spatele celui de urmărire.

Dubla însoțire este obligatorie și în cazurile în care lungimea de la cârligul autovehiculului trăgător și până la capătul convoiului depășește 30,00 m.

Pentru circulația pe autostrăzi, autovehiculul însoțitor este obligatoriu numai din spate.

Notă:

În cazurile indicate mai sus, Direcția Poliției Rutiere este în drept să decidă privind însoțirea convoiului de către automobilul special al poliției rutiere echipat cu lampă girofar.

În toate situațiile, girofarul cu lămpi intermitente galbene de avertizare vor fi montate pe părțile cele mai înalte ale vehiculului trăgător sau ale încărcăturii, astfel încât în marș să fie vizibile din toate părțile. În cazul în care gabaritul în lățime depășește 3,50 m, marginile laterale ce depășesc platforma traulerului vor fi marcate în față și în spate (stînga și dreapta) pe 30 cm lățime și 1,20–1,50 m lungime prin benzi alternative albe-roșii cu lățimea de 10 cm, înclinate la 45° și descendente spre exteriorul vehiculului sau încărcăturii. Același efect se poate obține prin montarea în aceleași poziții a unor table verticale de 1,20–1,50 m înălțime, vopsite similar.

În situația în care se transportă pe treiler utilaje autopropulsate care în transport depășesc limitele de gabarit, la unele pasaje inferioare se poate coborî utilajul de pe mijlocul de transport și se poate parcurge zona de restricție pe roțile utilajului ce se transportă. În cazul în care utilajul este șenilat, fără papuci de cauciuc, deplasarea se face pe un pat de dulapi pentru protejarea suprafeței de rulare a părții carosabile. Montarea și demontarea platformelor de dulapi se va efectua de unitatea care execută transportul.

În cazul în care înălțimea totală (vehicul + încărcătură) depășește gabaritul de liberă trecere a portalelor de semnalizare rutieră, trecerea în aceste puncte se va face prin demontarea și remontarea cu atenție a acestor portale de către beneficiarul de transport, care suportă cheltuielile respective, în prezența delegatului unității care administrează drumul respectiv.

Pentru traversarea pasajelor la nivel cu calea ferată a convoaielor cu gabarit depășit se va obține aprobarea organelor care administrează calea ferată în următoarele cazuri:

- lățimi mai mari de 5,00 m pentru toate cazurile;
- înălțimi mai mari de 4,0 m, în cazul liniilor electrificate;
- lungimi mai mari de 30 m, în cazul pasajelor la nivel nepăzite.

Organele de administrare ale căii ferate pot completa și impune, după caz, și alte condiții de trecere pe pasajele de nivel cu calea ferată.

În cazul transporturilor al căror gabarit în lățime depășește 5,00 m pe drumurile cu trafic intens, unitatea transportatoare este obligată să întocmească un program de transport etapizat pe sectoare de drum de întrerupere succesivă a circulației, care să fie comunicat în timp util organelor Poliției Rutiere și organelor de administrare a drumurilor respective.

În cazul în care emitentul autorizației consideră necesară însoțirea convoiului de către organele de poliție, va trece aceasta în autorizația specială de transport.

Circulația pe timp de ceață și vizibilitate redusă sub 100 m este interzisă. În caz de început de ninsoare, polei sau de alte cazuri neprevăzute, convoiul va fi retras pe un drum lateral, la minimum 50 de metri distanță față de drumul public, pe un loc de parcare sau pe un spațiu în afara drumului public.

Trecerea pe poduri sau viaducte se va face cu viteză redusă, 5–15 km/h după caz, fără opriri, pe banda din dreapta în sensul de mers sau conform indicațiilor din autorizație. În cazurile speciale, nominalizate, trecerea pe poduri, pasaje sau viaducte se poate face prin tractare cu cablu. Este interzisă oprirea convoaielor cu greutate și/sau gabarite depășite pe sectoare de drum unde ar stânjeni fluenta traficului (poduri, pasaje, pante, sectoare îngustate din cauza unor lucrări, în curbe sau sectoare fără vizibilitate).

Transporturile cu greutate și/sau gabarit depășit se vor efectua de regulă în perioada cu trafic redus, evitându-se circulația prin orașe, municipii sau zone aglomerate între orele 6–8 și 15–17. Se interzice efectuarea transporturilor cu greutate și/sau gabarit depășit în zilele de repaus legal.

În cazuri excepționale, tehnic argumentate, se pot efectua transporturi cu greutate și/sau gabarite depășite și în intervalele restricționate mai sus, cu acordul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor, Direcției Poliției Rutiere și al primăriilor orașelor tranzitate.

5. CONDIȚII IMPUSE CONVOAIELOR DE TRANSPORT

Autovehiculul și remorca care depășesc limitele de greutate și/sau gabarit prevăzute de lege vor îndeplini și condițiile tehnice prevăzute de actele normative privind circulația pe drumurile publice. În mod excepțional, pentru remorcile care prin construcție nu au dispozitiv de frânare la staționare, acesta poate fi înlocuit, pe timpul cât remorca este decuplată și în timpul staționărilor, prin blocarea roților la minimum 50% din numărul lor.

Autovehiculul transportator sau trăgător va avea instalată lampa girofar, astfel încât să fie vizibilă din toate direcțiile. Dacă înălțimea încărcăturii face vizibilă din spate lumina de avertizare, se va instala în spatele încărcăturii, la 2,50–2,30 m de la partea carosabilă, o lumină galbenă de avertizare suplimentară. Aceste lumini vor funcționa atît timp cît convoiul se află pe partea carosabilă.

Autovehiculul trăgător, remorca sau semiremorca vor fi echipate cu pneuri care să aibă profil de minimum 1,50 mm adîncime și să fie în stare bună. Proșapul de remorcare trebuie să fie în stare perfectă, ca și siguranțele de fixare, la care nu se admit improvizații (legătură de sîrmă, lanț etc.). Mijloacele de transport vor fi dotate cu echipament complet (scule și accesorii) în stare bună pentru intervenție imediată în caz

de necesitate.

Încărcătura de pe mijlocul de transport se va așeza și va fi ancorată în conformitate cu desenul de coletaj întocmit de o unitate de proiectare autorizată pentru astfel de lucrări. Unitatea de proiectare este răspunzătoare de prejudiciile și accidentele produse din vina sa prin neluarea unor măsuri de siguranță a obiectului pe timpul transportului de la furnizor la locul de destinație.

Beneficiarul de transport, transportatorul și furnizorul obiectului ce se transportă sînt obligați, înainte de plecarea convoiului în cursă, să verifice toate legăturile de ancorare a piesei pe mijlocul de transport, în conformitate cu desenul de coletaj întocmit de proiectant. Respectarea prevederilor din desenul de coletaj este în sarcina furnizorului.

În timpul efectuării transportului, conducătorul auto de pe mijlocul de tractare sau responsabilul de transport din partea beneficiarului sînt obligați să verifice pe parcurs prinderile piesei de pe mijlocul de transport și, dacă este cazul, să strîngă legăturile ce s-au slăbit, astfel încît stabilitatea încărcăturii să fie asigurată pe tot parcursul traseului. Persoanele indicate rămîn răspunzătoare de nerespectarea măsurilor respective. Beneficiarul transportului este obligat să însoțească transportul de la furnizor la locul de destinație și să intervină în cazul în care pe parcurs sînt necesare intervenții pentru obținerea de autorizații speciale de transport, de demontări și remontări ale elementelor de semnalizare rutieră, de demontare și remontare sau de întrerupere de curent electric de la conductoarele ce traversează drumul și să achite contravaloarea lucrărilor respective ce cad în răspunderea sa.

Transportatorul este obligat să oprească convoiul la semnalizarea personalului autorizat al administrației drumului, să prezinte autorizația specială de transport pe baza căreia se face transportul, să respecte indicațiile speciale de moment ce le primește de la acesta sau să se supună ordinului de trecere pe cîntarele fixe sau mobile instalate pe parcursul traseului autorizat.

Transportatorul este obligat să respecte traseul, restricțiile, rutele de ocolire și poziția de trecere pe poduri, așa cum sînt indicate în autorizația specială de transport sau prin semnalizarea rutieră.

Angajarea convoiului pe pasajele de nivel cu calea ferată, unde există semnalizare rutieră automată, se va face cu condiția ca trecerea în totalitate a convoiului să fie parcursă în maximum 30 de secunde. Orice depășire a timpului de trecere se va face numai cu acordul organului de la calea ferată.

6. CERINȚE ȘI CONDIȚII SPECIFICE LA TRANSPORTUL DE MĂRFURI AGABARITE ȘI/SAU CU GREUTATE MARE

Eliberarea avizului prealabil sau a autorizației speciale de transport se face după achitarea de către solicitant a tarifelor de avizare (autorizare) și respectiv a celor provenite din depășirile de greutate și/sau gabarit. Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor și Direcția Poliției Rutiere pot modifica itinerarul sau unele sectoare ale acestuia în funcție de restricțiile ce apar pe perioada de valabilitate a autorizației. În anumite perioade, pe drumurile cu trafic internațional ori pe alte drumuri publice, se poate interzice efectuarea transporturilor cu tonaj și/sau gabarit depășit, condiție ce se va înscrie în autorizația specială de transport.

Restricțiile sau devierile de circulație vor fi comunicate prin presă, radio, televiziune pentru a fi cunoscute de participanții la trafic. Aceștia au obligația de a se prezenta cu autorizațiile eliberate la unitățile de drumuri emitente, pentru efectuarea

modificărilor corespunzătoare.

Organele cu drept de control pot anula autorizația specială de transport în cazul încălcării uneia sau mai multor condiții prevăzute în prezentele instrucțiuni sau când, din anumite motive, nu mai sînt condiții de efectuare a transportului. În aceste cazuri, convoiul va fi retras pe un drum lateral la minimum 50 m distanță față de drumul public pe un loc de parcare sau alt spațiu în afara drumului public. Beneficiarul sau unitatea transportatoare nu sînt în drept să pretindă despăgubiri.

Beneficiarul sau unitatea care efectuează transportul cu tonaj și/sau gabarit depășit vor suporta cheltuielile de reparații cauzate de degradările provocate drumurilor, precum și despăgubirile respective, conform prevederilor legale în vigoare. Nerespectarea prevederilor din prezentele instrucțiuni privind autorizarea și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele stabilite se sancționează contravențional sau penal conform legilor în vigoare.

ÎNTREBĂRI PENTRU AUTOEVALUARE

1. În ce condiții excepționale este admisă pe drumurile publice tractarea cu tractoare rutiere a remorcilor sau semiremorcilor cu greutate și/sau gabarite depășite?

Răspuns corect: Până la 20 tone capacitate utilă, pe sectoare limitate, carosabil uscat, cu sisteme de frânare eficiente și respectând toate condițiile din autorizația specială de transport.

2. Care este tonajul maximum pentru osie dublă ?

Răspuns corect: Tonajul maxim admis pentru o osie dublă (tandem) depinde de distanța exactă dintre cele două axe și de categoria drumului, însă valoarea absolută maximă prevăzută de legislație în condiții ideale este de 20 de tone (atunci când distanța dintre axe este între 1.3 m și 1.8 m sau mai mare pe drumuri de categoria superioară, iar axa cea mai încărcată nu depășește limita de 10 t a unei osii simple).

3. Care este tonajul maximum pentru osie triplă ?

Răspuns corect: Tonajul maxim admis pentru o osie triplă (tridem) depinde direct de distanța dintre axele sale și este de maximum 24 de tone pe drumurile din categoria superioară (limita maximă europeană și regională pentru distanțe între axe cuprinse între 1,30 m și 1,40 m).

4. Care sunt condițiile de transportare a mărfurilor agabarite și grele ?

Răspuns corect: Pe obiectele transportate trebuie scrisă cu vopsea, pe ambele părți, greutatea (în tone) și dimensiunile exterioare maxime în poziție de transport (în milimetri: lungime x lățime x înălțime).

- Când lățimea este între 2,55 și 3,50 m obligatoriu în față se instalează o tablă avertizoare de 60 cm x 40 cm (fundal alb, litere roșii de 10 cm înălțime) cu textul: „**Atenție, gabarit depășit!**”.
- Mijlocul de tractare trebuie să folosească continuu lămpile girofar de culoare galbenă.
- Când lățimea este între 3,50 și 5,00 m convoiul trebuie să fie precedat în mers (în față) de un autovehicul de însoțire echipat cu girofare în funcțiune și cu tabla avertizoare.
- Când lățimea este peste 5,00 m este obligatorie dubla însoțire: un vehicul în față (antimergător) și unul în spate (de urmărire). Ambele vehicule de însoțire trebuie să aibă lămpi girofar galbene și tabla avertizoare (montată în față celui din față și în spatele celui din urmă).
- Când lungimea este peste 30,00 m necesită dubla însoțire (atât în față, cât și în spate) și devine obligatorie dacă lungimea de la cârligul autovehiculului trăgător până la capătul convoiului depășește această limită.

5. Care sunt cerințele la traversarea pasajelor la nivel cu calea ferată, la trecerea pe poduri și pe timp de ceață, ninsoare sau ghețuș (polei) ?

Răspuns corect: Este obligatorie obținerea aprobării de la organele care administrează calea ferată în următoarele cazuri specifice:

- Lățime mai mare de 5,00 m valabil pentru toate cazurile;
- Înălțime mai mare de 4,00 m, exclusiv în cazul liniilor de cale ferată electrificate;
- Lungime mai mare de 30 m, exclusiv în cazul pasajelor la nivel nepăzite.
- Viteza trebuie redusă la 5-15 km/h;
- Se circulă continuu (fără opriri), pe banda din dreapta în sensul de mers sau conform indicațiilor specifice din autorizație;
- Este strict interzisă oprirea convoiului pe poduri, pasaje, pante, curbe, sectoare îngustate de lucrări sau în zone fără vizibilitate, pentru a nu bloca fluenta traficului;
- Pe timp de ceață circulația este complet interzisă dacă vizibilitatea este redusă sub 100m;
- În caz de ninsoare, polei sau alte situații neprevăzute: Convoiul trebuie oprit imediat și retras obligatoriu din trafic;
- În caz de retragere vehiculul trebuie parcat pe un drum lateral (la o distanță de minimum 50 de metri față de drumul public), într-o parcare sau pe un spațiu special amenajat în afara drumului public.

6. Care sunt condițiile tehnice ale vehiculelor și remorcilor ?

Răspunsuri corecte:

- Pentru remorcile care prin construcție nu au dispozitiv de frânare la staționare, acesta poate fi înlocuit (cât timp sunt decuplate sau staționează) prin blocarea a minimum 50% din numărul roților.
- Pneurile trebuie să fie în stare bună și să aibă un profil cu o adâncime de minimum 1,50 mm. Proșapul de remorcă și siguranțele de fixare trebuie să fie în stare perfectă, fiind interzise improvizațiile (legături de sârmă, lanț etc.).
- Mijloacele de transport trebuie dotate cu un set complet de scule și accesorii în stare bună pentru reparații imediate.
- Autovehiculul transportator sau trăgător trebuie să aibă o lampă girofar instalată astfel încât să fie vizibilă din toate direcțiile.
- Dacă înălțimea încărcăturii blochează vizibilitatea luminii din spate, se va instala o lumină galbenă suplimentară în spatele încărcăturii, la o înălțime de 2,30 – 2,50 metri de la carosabil.
- Încărcătura trebuie așezată și ancorată strict conform unui desen de coletaj realizat de o unitate de proiectare autorizată (care răspunde legal de eventualele prejudicii).
- Înainte de plecare, beneficiarul, transportatorul și furnizorul sunt obligați să verifice toate legăturile de ancorare. Furnizorul este direct responsabil de respectarea desenului.

- În timpul mersului, conducătorul auto sau responsabilul de transport din partea beneficiarului au obligația să verifice periodic prinderile și să strângă legăturile slăbite.
- Beneficiarul trebuie să însoțească transportul pe tot traseul. Este responsabil să intervină pentru obținerea de noi AST-uri pe parcurs, să asigure demontarea/remontarea semnelor rutiere sau a cablurilor electrice care blochează drumul și să achite costurile acestor lucrări.
- Transportatorul trebuie să oprească la semnalele personalului autorizat al administrației drumului, să prezinte AST-ul și să se supună obligatoriu cântăririi pe cântarele fixe sau mobile.
- Transportatorul trebuie să respecte cu strictețe traseul, restricțiile, rutele de ocolire și poziția exactă de mers pe poduri înscrise în autorizație.
- Timpul de traversare a convoiului pe pasajele la nivel cu calea ferată (cu semnalizare automată) este permisă doar dacă întregul convoi poate traversa complet liniile în maximum 30 de secunde. Orice depășire a acestui timp necesită acordul prealabil al organului feroviar.

7. Care sunt condițiile specifice pentru eliberarea, modificarea, anularea și răspunderea în cazul transporturilor agabaritice și cu greutate mare ?

Răspunsuri corecte:

- Autorizația specială de transport sau avizul prealabil se eliberează numai după achitarea tarifelor de avizare/autorizare și a taxelor pentru depășirea de greutate și/sau gabarit.
- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, împreună cu Inspectoratul Poliției, au dreptul să modifice itinerarul (sau sectoare din el) în funcție de restricțiile apărute.
- Temporar se poate interzice total circulația acestor transporturi în anumite perioade pe drumurile cu trafic internațional sau pe alte drumuri publice (restricția se înscrie obligatoriu în autorizație).
- Organele de control pot anula pe loc autorizația dacă se încalcă regulile sau dacă nu mai sunt condiții sigure de transport.
- În caz de anulare, convoiul trebuie retras imediat din trafic pe un drum lateral (la minimum 50 de metri distanță de drumul public), într-o parcare sau alt spațiu exterior drumului.

8. Care sunt condițiile de eliberare a autorizațiilor speciale de transport ?

Răspunsuri corecte:

- Respectarea condițiilor impuse de avizul eliberat de Agenția Națională Transport Auto.
- Desfășurarea transportului în condiții de siguranță pentru vehiculul respectiv și pentru ceilalți participanți la trafic.
- Respectarea normelor ecologice.
- Protejarea grinzilor de rezistență ale podurilor, tablierelor, instalațiilor care traversează drumul, plantației rutiere și a construcțiilor de semnalizare.

- Evitarea distrugerii sistemului rutier și a podurilor prin depășirea sarcinilor stabilite la modernizarea drumului.
- Mijloacele de transport pentru mărfuri periculoase cu greutate/gabarite depășite trebuie să corespundă normelor internaționale.
- Emiterea autorizației pe perioadă scurtă, cu respectarea restricțiilor permanente sau temporare și stabilirea de ocoliri obligatorii.
- Aplicarea de restricții în perioadele de îngheț-dezgheț și umiditate excesivă din cauza capacității portante reduse a drumului.
- Reducerea limitei de autorizare cu până la 25% din capacitatea drumului în perioadele umede.
- Depășirea sarcinilor autorizate cu cel mult 30% din sarcina limită pe osie în condiții de drum uscat (vara).

9. Care sunt condițiile de depunere a cererii pentru eliberarea autorizației speciale de transport ?

Răspunsuri corecte:

Condițiile de depunere și soluționare a cererilor pentru eliberarea autorizațiilor speciale de transport sunt:

- Cererile se depun de către beneficiarul transportului la ANTA;
- În cazuri speciale solicitările vor fi depuse Ministerului Apărării Naționale sunt soluționate în comun de Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și de Inspectoratul Poliției;

Dosarul trebuie să cuprindă:

- Dimensiunile și greutatea exactă a obiectelor transportate;
- Tipul mijloacelor de transport și de tractare;
- Schița sau desenul de colectaj;
- Tonajul și poziția repartitorului de sarcină;
- Modul de ancorare a mijlocului de transport;
- Numărul de transporturi identice și perioada de desfășurare.

Termene de soluționare:

- Maximum 2 ore în punctele de frontier;
- Maximum 48 ore când soluționarea depinde de Direcția Gospodăriei Rutiere a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;
- Maximum 10 zile pentru cererile depuse la unitățile de gospodărire comunală.

Autorizația este valabilă cel mult 30 de zile calendaristice. Dacă transportul nu s-a efectuat la timp, se poate aproba un singur termen nou de 30 de zile, în baza unei cereri scrise.

**Studii de caz –
Transport mărfuri
agabarite și grele**

I. Limite de tonaj, osii și configurații tehnice.

Studiul de caz 1. Depășirea masei pe axa cea mai încărcată dintr-un tandem.

Scenariu: Un autotren transportă un echipament industrial pe un drum național modernizat. La cântărire, se constată că osia dublă (tandem) are o masă totală de 18,0 tone (încadrându-se în limita de 22,0 t), însă repartizarea este inegală: prima axă are 11,0 tone, iar a doua are 7,0 tone. Operatorul susține că transportul este regulamentar deoarece masa totală a tandemului nu este depășită.

Soluție: Operatorul greșește și va fi sancționat. Regulamentul stipulează că, în cazul greutăților inegale pe axe într-o osie dublă (tandem), tonajul pe axa cea mai încărcată nu trebuie să depășească tonajul maxim admis pe osia simplă pentru categoria respectivă de drum (care este de 10,0 t pentru drumuri naționale modernizate). Axa de 11,0 t încalcă această limită.

Studiul de caz 2. Tractarea unei semiremorci agabaritice cu tractorul rutier.

Scenariu: O companie agricolă utilizează un tractor rutier de mare putere pentru a tracta pe un drum național o semiremorcă agabaritică încărcată cu componentele unei combine, având o capacitate utilă de 15 tone. Inspectorii ANTA opresc ansamblul, iar administratorul invocă o situație excepțională din cauza lipsei unui autotractor cu șa disponibil.

Soluție: Transportul poate fi admis doar în condiții extrem de stricte. Tractarea remorcilor/semiremorcilor cu greutăți și/sau gabarite depășite cu tractoare rutiere este, de regulă, interzisă. În mod excepțional, se poate admite până la 20 tone capacitate utilă, dar numai pe sectoare limitate, carosabil uscat, cu sisteme de frânare eficiente pe ambele vehicule și cu respectarea tuturor condițiilor impuse printr-o autorizație specială de transport (AST). Dacă compania nu deține AST, fapta este ilegală.

Studiul de caz 3. Transportul pe drumuri pietruite cu osie triplă.

Scenariu: Un operator transportă materiale de carieră pe un drum public pietruit utilizând un vehicul cu osie triplă (tridem). La control, masa pe tridem este înregistrată la 18,0 tone. Șoferul afirmă că valoarea este legală deoarece limita maximă pentru tridem pe drumurile modernizate este de până la 24,0 tone.

Soluție: Șoferul este în culpă. Pentru drumurile pietruite, limita maximă de tonaj pentru o osie triplă (tridem) este strict de 16,5 tone. Masa de 18,0 tone reprezintă o depășire a masei maxime admise pe osie.

Studiul de caz 4. Profilul pneurilor și improvizațiile la proțap.

Scenariu: În cadrul unei verificări în trafic a unui convoi agabaritic, inspectorii constată că pneurile semiremorcii au o adâncime a profilului de 1,20 mm, iar siguranța de fixare a proțapului de remorcă este întărită cu o legătură din lanț și sârmă groasă. Șoferul susține că lanțul oferă o siguranță suplimentară.

Soluție: Vehiculul nu îndeplinește condițiile tehnice obligatorii. Pneurile trebuie să aibă un profil de minimum 1,50 mm adâncime și să fie în stare bună. Totodată, proțapul și siguranțele de fixare trebuie să fie în stare perfectă, fiind strict interzise improvizațiile (legături de sârmă, lanț etc.).

Studiul de caz 5. Dispozitivul de frânare la staționare pentru remorci speciale.

Scenariu: O remorcă greă agabaritică, care prin construcție nu este dotată din fabrică cu un dispozitiv de frânare la staționare, este parcată pe un drum lateral în timpul unei pauze logistice. Inspectorii observă că vehiculul este lăsat liber, având doar două calcuri (saboți) la roțile din spate.

Soluție: Procedura de asigurare este incorectă. Pentru remorcile care prin construcție nu au dispozitiv de frânare la staționare, acesta poate fi înlocuit, pe timpul cât remorca este decuplată și staționează, exclusiv prin blocarea roților la minimum 50% din numărul lor total.

II. Autorizații speciale de transport (AST) și documentație.

Studiul de caz 6. Tranzitarea localităților cu o autorizație generală valabilă pe drumuri naționale.

Scenariu: Un transportator deține o AST emisă de ANTA valabilă pe drumurile naționale din Republica Moldova. Pentru a scurta traseul, convoiul intră pe drumurile comunale din interiorul unui municipiu. Poliția locală oprește convoiul, dar șoferul prezintă AST-ul ministerial, afirmând că este valabil pe tot teritoriul țării.

Soluție: Transportatorul este în culpă. Autorizațiile emise de minister sunt valabile pe drumurile publice naționale. Dacă traseul include treceri pe drumuri comunale sau prin localități și municipii, beneficiarul este obligat să solicite autorizații speciale de transport suplimentare de la organele care administrează drumurile și străzile respective (Direcțiile de Gospodărie Locală) pentru stabilirea traseului și a condițiilor de trecere.

Studiul de caz 7. Modificarea gabaritului în cazul unei AST permanente.

Scenariu: O companie deține o autorizație specială de transport permanentă pentru o automacară de 40 de tone. Pentru o lucrare specifică, pe automacară se montează un braț prelungitor (JIB) suplimentar, care depășește cu 1,5 metri lungimea înscrisă în autorizația permanentă. Compania efectuează transportul bazându-se pe documentul anual.

Soluție: Autorizația permanentă își pierde valabilitatea în acest caz. Aceste autorizații nu sunt valabile dacă convoiul depășește fie și una dintre limitele de gabarit sau greutate impuse de document. În această situație, beneficiarul este obligat să solicite o altă autorizație specială de transport (individuală), cu plata tarifelor corespunzătoare noilor caracteristici.

Studiul de caz 8. Returul în gol pe un traseu neautorizat.

Scenariu: Un convoi greu obține o AST individuală valabilă dus-întors. La ducere (încărcat), convoiul urmează o rută ocolitoare lungă stipulată în document pentru evitarea unui pod cu restricții. La întoarcere, fiind gol, șoferul alege pe cont propriu cel mai scurt drum (care trece peste podul restricționat la încărcare), considerând că vehiculul gol nu afectează structura.

Soluție: Șoferul a încălcat reglementările. În cazul rutei ocolitoare, convoiul se va întoarce gol pe traseul cel mai scurt, însă acest traseu în gol trebuie să fie stipulat în mod expres în autorizația specială de transport de către emitent. Transportatorul are obligația strictă de a respecta traseul și rutele de ocolire înscrise în document.

Studiul de caz 9. Depistarea în trafic fără AST și aplicarea tarifelor speciale.

Scenariu: În urma unui control pe traseu, este identificat un convoi agabaritic (lățime 3,20 m) care circulă fără a deține o autorizație specială de transport. Operatorul afirmă că este dispus să achite pe loc amenda contravențională, dar refuză plata taxelor de drum suplimentare, susținând că acestea se aplică doar la eliberarea preventivă a actelor.

Soluție: Poziția operatorului este ilegală. Dacă se depistează convoaie cu greutate și/sau gabarit depășit fără AST, în afara amenzilor legale, se aplică în mod obligatoriu tariful special de eliberare a AST și tarifarea obișnuită provenită din depășirile de greutate și/sau gabarit pentru distanța parcursă.

Studiul de caz 10. Solicitarea unui nou termen pentru o AST neutilizată.

Scenariu: Un transportator obține o AST valabilă 30 de zile pentru un transport greu. Din cauza unor întârzieri de producție la fabrică, transportul nu poate fi efectuat în acest interval. După expirarea celor 30 de zile, operatorul solicită prelungirea automată a documentului cu încă 45 de zile.

Soluție: Solicitarea depășește cadrul legal. Dacă transportul nu s-a efectuat în termenul de valabilitate (de maximum 30 de zile), la cererea scrisă a beneficiarului se poate acorda un nou termen unic de maximum 30 de zile calendaristice.

III. Însoțirea convoaielor și semnalizarea vizuală.

Studiul de caz 11. Transport agabaritic cu lățimea de 3,10 metri fără vehicul de însoțire.

Scenariu: Un operator de transport efectuează o cursă cu un convoi având lățimea totală de 3,10 metri. Vehiculul circulă pe un drum național având pornit doar girofarul galben pe cabină, fără a fi însoțit de o altă mașină. Un echipaj ANTA oprește convoiul pentru lipsa mașinii de însoțire în față.

Soluție: Operatorul a procedat corect, iar reținerea pentru lipsa mașinii de însoțire este nefondată. Regulamentul prevede că dacă lățimea convoiului este cuprinsă între 2,55 și 3,50 m, acesta are obligația de a instala în față o tablă avertizoare (60x40 cm, fundal alb, litere roșii de 10 cm) cu inscripția „Atenție, gabarit depășit!” și de a folosi continuu lămpile girofar de culoare galbenă pe mijlocul de tractare. Autovehiculul de însoțire în față devine obligatoriu doar când lățimea depășește 3,50 metri.

Studiul de caz 12. Omisiunea semnalizării extremităților care depășesc platforma.

Scenariu: Un trailer transportă un utilaj cu o lățime totală de 3,80 metri. Convoiul este escortat corect în față de un vehicul de însoțire dotat cu girofar și text avertizor. Totuși, marginile utilajului care depășesc fizic marginile laterale ale platformei trailerului nu dispun de niciun fel de marcaj reflectorizant.

Soluție: Transportul încalcă normele de siguranță. În cazul în care gabaritul în lățime depășește 3,50 m, marginile laterale ce depășesc platforma trailerului trebuie marcate obligatoriu în față și în spate (stânga și dreapta) pe 30 cm lățime și 1,20-1,50 m lungime prin benzi alternative albe-roșii cu lățimea de 10 cm, înclinate la 45° (sau table verticale vopsite similar).

Studiul de caz 13. Necesitatea dublei însoțiri din cauza lungimii ansamblului.

Scenariu: Un transportator organizează o cursă pentru grinzi din beton cu o lungime totală a convoiului (de la cârligul autovehiculului trăgător până la capătul din spate al încărcăturii) de 32,00 metri. Lățimea convoiului este standard (2,45 m). Operatorul asigură un singur vehicul de însoțire în față.

Soluție: Configurația de însoțire este insuficientă. Dubla însoțire (un vehicul antimergător în față și un vehicul de urmărire în spate, ambele echipate cu girofar galben și tablă avertizoare) este obligatorie prin lege în cazurile în care lungimea convoiului depășește 30,00 metri, chiar dacă lățimea se află în limitele normale.

Studiul de caz 14. Obstrucționarea girofarului de către încărcătură.

Scenariu: Un autotractor tractează o semiremorcă pe care este încărcat un siloz industrial foarte înalt. Lampa girofar este montată pe cabina camionului și funcționează. Din cauza geometriei silozului, lumina girofarului este complet mascată pentru vehiculele care circulă în spatele convoiului.

Soluție: Convoiul nu respectă normele tehnice de alertare. Girofarul trebuie montat pe părțile cele mai înalte, astfel încât să fie vizibil din toate direcțiile. Dacă înălțimea încărcăturii blochează vizibilitatea luminii din spate, este obligatorie instalarea în spatele încărcăturii, la o înălțime de 2,30-2,50 metri de la partea carosabilă, a unei lumini galbene de avertizare suplimentare.

IV. Reguli de circulație și condiții meteo periculoase.

Studiul de caz 15. Conduita convoiului în condiții de ceață densă.

Scenariu: Pe traseu, un convoi agabarit (lățime 4,20 m) întâlnește o zonă cu ceață densă, vizibilitatea pe drum scăzând la aproximativ 70-80 de metri. Responsabilul de transport decide să reducă viteza convoiului la 10 km/h și să continue deplasarea cu atenție sporită până la destinație, care se află la doar 5 km distanță.

Soluție: Decizia este total ilegală și periculoasă. Circulația transporturilor agabaritice sau grele pe timp de ceață și vizibilitate redusă sub 100 de metri este strict interzisă. Convoiul trebuia oprit imediat și retras de pe drumul public.

Studiul de caz 16. Retragera convoiului în caz de polei brusc.

Scenariu: În timpul deplasării unui convoi cu greutate depășită, începe o ploaie înghețată care generează polei pe suprafața carosabilă. Șoferul oprește imediat camionul pe banda de urgență (acostamentul consolidat) a drumului național și activează luminile de avarie, așteptând intervenția utilajelor de deszăpezire.

Soluție: Șoferul a încălcat procedura de siguranță. În caz de polei, ninsoare sau alte situații neprevăzute, convoiul trebuie retras obligatoriu de pe drumul public pe un drum lateral (la o distanță de minimum 50 de metri față de drumul public), pe un loc de parcare special sau pe un spațiu în afara drumului public. Oprirea pe sectoarele unde se stânjenește fluenta sau siguranța traficului este interzisă.

Studiul de caz 17. Traversarea podurilor și oprirea pe viaducte.

Scenariu: Conducătorul unui vehicul greu aprobat prin AST ajunge în dreptul unui viaduct. Observând că din sens opus se apropie un alt autocamion, șoferul convoiului oprește vehiculul chiar pe mijlocul viaductului pentru a-i permite celuilalt să treacă în siguranță.

Soluție: Manevra este strict interzisă. Trecerea pe poduri sau viaducte trebuie să se facă cu viteză redusă 5-15 km/h, în mod continuu și fără opriri, pe banda din dreapta sau conform AST. Este strict interzisă oprirea convoaielor cu greutate/gabarite depășite pe poduri, pasaje, pante sau sectoare îngustate.

V. Traversarea infrastructurii speciale (CF, cabluri, portale).

Studiul de caz 18. Trecerea pe sub linii de troleibuz fără aviz specific.

Scenariu: Un transportator deține o AST eliberată corect pentru un utilaj cu înălțimea totală de 4,60 metri. Pe traseul aprobat în AST, convoiul trebuie să traverseze o intersecție urbană prevăzută cu linii aeriene de troleibuz. Șoferul agață și rupe firele electrice, iar operatorul susține că vina aparține emitentului AST-ului care a aprobat acel traseu.

Soluție: Răspunderea revine integral transportatorului/beneficiarului. Autorizația specială de transport nu cuprinde condițiile de trecere pe sub instalații aeriene. Pentru trecerile pe sub conductori aeriени de electricitate, telefon sau linii de troleibuz/tramvai, beneficiarul are obligația legală de a obține în timp util avize separate de la unitățile care le administrează.

Studiul de caz 19. Traversarea unei căi ferate electrificate.

Scenariu: Un convoi cu o înălțime totală de 4,25 metri ajunge la un pasaj la nivel cu calea ferată electrificată. Șoferul observă că indicatorul automat este pe culoarea verde și traversează liniile fără a deține vreo aprobare specială de la căile ferate, considerând că înălțimea cablurilor feroviare este standard.

Soluție: Șoferul a încălcat grav legea. Pentru traversarea pasajelor la nivel cu calea ferată a convoaielor agabaritice, este obligatorie obținerea aprobării organelor care administrează calea ferată în cazurile specifice de: lățimi mari de 5,00 m (toate cazurile), înălțimi mai mari de 4,0 m (în cazul liniilor electrificate) sau lungimi mai mari de 30 m (în cazul pasajelor nepăzite).

Studiul de caz 20. Timpul critic de eliberare a zonei de siguranță feroviară.

Scenariu: Un tren rutier agabaritic foarte lung se angajează în traversarea unui pasaj la nivel cu calea ferată dotat cu semnalizare rutieră automată. Din cauza lungimii și vitezei reduse de protecție, ansamblului îi ia exact 45 de secunde pentru ca ultima parte a încărcăturii să elibereze complet șinele.

Soluție: Manevra încalcă limitele de timp impuse. Angajarea convoiului pe pasaje la nivel cu calea ferată cu semnalizare automată este permisă doar cu condiția ca trecerea în totalitate a convoiului să poată fi parcursă în maximum 30 de secunde. Orice depășire a acestui timp critic necesită acordul prealabil și coordonarea organului feroviar.