



## LEGISLAȚIE ROMÂNIA

Portal legislativ actualizat din surse publice oficiale

VERSIUNE INFORMATIVĂ PENTRU CONSULTARE

# STATUT nr. 0/1925

STATUT

În vigoare

#### EMITENT

Parlamentul României

#### PUBLICARE

Buletinul Oficial

#### ULTIMA VERIFICARE

27 mai 2026, 15:09

#### SURSA OFICIALĂ

<https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/26285>

Document generat informativ din surse publice oficiale. Nu înlocuiește Portalul Legislativ - [legislatie.just.ro](https://legislatie.just.ro).

# Cuprins

---

## Articole

STATUT din 24 aprilie 1921 relativ la regimul căilor navigabile de interes internațional\*1) EMITENT PARLAMENTUL Publicat în BULETINUL OFICIAL nr. 8 din 13 ianuarie 1925 \*1) Acest Statut a fost ratificat prin Legea din 29 ianuarie 1924, din care face parte integrantă. A se vedea în legătură și Convențiunea stabilind Statutul definitiv al Dunării, din 8 August 1922. 1. Pentru aplicarea prezentului Statut, vor fi considerate ca cai navigabile de interes internațional: 1. Toate părțile în mod natural navigabile către și de la Mare a unei cai de apă care, în cursul sau navigabil înspre și de la Mare, separa sau strabate diferite State, precum și orice parte a unei alte cai de apă natural navigabile spre și de la Mare legand cu Marea o cale de apă natural navigabila care separa sau strabate diferite State. Se înțelege ca: a) transbordarea unei corăbii sau vapor pe un altul nu este exclusă prin cuvintele "navigabile spre și de la Mare"; ... b) se zice natural navigabila orice cale de apă naturala sau parte de cale de apă naturala făcând actualmente obiectul unei navigațiuni comerciale ordinare sau susceptibilă, prin condițiunile sale naturale, de a face obiectul unei atari navigațiuni; prin navigațiune comercială ordinară trebuie să se înțeleagă o navigațiune care, fiind date condițiunile economice ale țărilor riverane, este comercialmente și ușor practicabilă; ... c) afluenții trebuie să fie considerați cai de apă separate; ... d) canalele laterale stabilite în vederea de a suplini la imperfectiunile unei cai de apă intrand în definițiunea de mai sus sînt asimilate acestei din urma; ... e) sînt considerate ca riverane toate Statele separate sau strabutate de aceiași cale navigabila de interes internațional, cuprinși fiind și afluenții săi de interes internațional. ... 2. Căile de apă sau părți de cai de apă naturala sau artificiale desemnate expres ca trebuind să fie supusă regimului Convențiunii generale privitoare la căile navigabile, fie în Acte unilaterale de ale Statelor sub suveranitatea sau autoritatea cărora se găsesc zisele cai de apă, sau părți de cai de apă, fie în acorduri comportand în special consimțământul ziselor State. 2. Printre căile navigabile de interes internațional, constituind o categorie specială în vederea aplicării art. 5, 10, 12 și 14 a prezentului Statut: a) căile navigabile pentru care exista o Convențiune Internaționala unde sînt reprezentate State neriverane; ... b) căile navigabile care ar fi ulterior clasate în această categorie, fie în virtutea unor Acte unilaterale de ale Statelor sub suveranitatea sau autoritatea cărora ele se găsesc, fie în virtutea unor acorduri comportand în special consimțămîntul ziselor State. ... 3. Sub rezerva stipulațiunilor ART. 5 și 17, fiecare din Statele contractante va acorda pe părțile de cai navigabile desemnate mai sus, care se găsesc sub suveranitatea sau autoritatea lor, liberul exercițiu al navigațiunii pentru corabiile și vapoarele batand pavilionul unui oricare din Statele contractante. 4. În exercițiul navigațiunii vizate mai sus, supusii (ressortissants) bunurile și pavilioanele tuturor Statelor contractante, vor fi sub toate raporturile, tratate pe un picior de perfecta egalitate. Nici o distincțiune nu va fi îndeosebi facuta între supusii, bunurile și pavilioanele diferitelor State riverane, fiind cuprins și Statul riveran sub a cărui suveranitate sau autoritate se afla partea de cale navigabila în chestiune; de asemenea nici o distincțiune nu va fi facuta între supusii, bunurile și pavilioanele Statelor riverane și acele a celor neriverane. Se înțelege, prin urmare, ca nici un privilegiu exclusiv de navigațiune nu va fi acordat pe zisele cai navigabile la societăți sau la particulari. Nici o distincțiune nu va putea fi facuta în zisul exercițiu din cauza punctului de proveniență sau de destinațiune sau a direcțiunii transporturilor. 5. Prin derogare de la cele doua articole precedente și afară de convențiune sau obligație contrară: 1. Orice Stat riveran are dreptul sa rezerve propriul sau pavilion transportului de călători și mărfuri încărcate într-un port gasindu-se sub suveranitatea sau autoritatea sa și descărcate într-un alt port ce se găsește de asemenea sub suveranitatea sau autoritatea sa. Statul care nu rezerva propriul sau pavilion transporturilor specificate mai sus, poate totuși față de un coriveran care și le rezerva, sa refuze beneficiul egalității de tratament în ceea ce privește aceste zise transporturi. Pe căile navigabile vizate la art. 2, actul de navigațiune nu va putea sa lase Statelor riverane, decât dreptul de a rezerva transporturile locale de călători și mărfuri indigene sau indigenate. Totuși, în toate cazurile unde o libertate mai complexa a navigațiunii ar fi fost deja proclamata în un act de navigațiune anterior, aceasta libertate nu va fi micșorată; 2. Cînd o rețea navigabila naturala de interes internațional, necuprinzand căile vizate la art. 2, nu separa sau strabate decât doua State, acestea au dreptul de a rezerva de comun acord pavilionului lor, transportul călătorilor și mărfurilor, încărcate într-un port de pe acea rețea și descărcate într-un alt port al aceleiași rețele afară numai dacă acest transport nu va fi efectuat între doua porturi care nu se găsesc sub suveranitatea sau

autoritatea unui același Stat în cursul unei călătorii, fără transbordare pe teritoriile unui sau altui din zisele State, comportand un parcurs pe mare sau pe o cale navigabila de interes internațional care nu aparține zisei rețele. 6. Fiecare din Statele contractante păstrează pe căile navigabile sau părți de cai navigabile vizate la art. 1, și care se găsesc sub suveranitatea sau autoritatea sa, dreptul de care el se bucura actualmente de a edita dispozițiuni și de a lua măsurile necesare poliției generale a teritoriului și aplicării legilor și regulamentelor privitoare la vami, la sănătatea publică, la precauțiunile contra boalelor, la animale și plante, la emigratiune sau imigratiune și la importul sau exportul mărfurilor oprite; se înțelege ca aceste dispozițiuni și aceste măsuri nedepășind necesitățile și aplicate, pe un picior de perfecta egalitate, supusilor, bunurilor și pavilioanelor unui oarecare din Statele contractante, fiind cuprins și Statul contractant care le edicteaza, nu vor trebui, fără un motiv valabil, să împiedice liberul exercițiu al navigațiunii. 7. Pe parcursul, ca și la gura căilor navigabile de interes internațional nu vor putea fi percepute redevențe de nici un fel, altele decât redevențele având caracterul de retribuțiuni și destinate exclusiv să acopere în mod echitabil cheltuieli de întreținere a navigațiunii sau de ameliorare a cailor navigabile și a intrărilor sale, sau de a acoperi cheltuieli făcute în interesul navigațiunii. Aceste redevențe vor fi calculate după aceste cheltuieli și tariful lor va fi afișat în porturi. Ele vor fi stabilite în așa fel să nu facă necesar, afară de banuiala de fraudă sau de contravenție, un examen detaliat al încărcăturii și să ușureze pe cât posibil, atât prin condițiunile prelevării lor cât și prin însăși tarifele, traficul internațional. 8. În ceea ce privește formalitățile vamale, tranzitul corabiilor și a vapoarelor, a călătorilor și mărfurilor, pe căile navigabile de interes internațional, se va efectua în condițiunile fixate prin Statutul de la Barcelona asupra libertății tranzitului. Fiecare dată când tranzitul va avea loc fără transbordare dispozițiunile complementare de mai jos vor fi aplicate; a) Când cele două maluri ale unei cai navigabile de interes internațional fac parte din același Stat, formalitățile vamale impuse mărfurilor în tranzit, după declarațiune și o vizita sumară, se vor margini la punerea sub pecete, sub lacate sau sub paza agenților de vami; ... b) Când o cale navigabila de interes internațional face frontiera între două State, corabiile și vapoarele, corabiile și mărfurile în tranzit vor trebui să fie, în cursul călătoriei, scutite de orice formalitate vamală, afară de cazul când, din motive valabile de ordin practic și fără a aduce nici o stirbire usurinței de navigațiune, îndeplinirea formalităților vamale s-ar face într-un punct al părții cailor navigabile formând frontiera. ... Tranzitul corabiilor sau vapoarelor și a caltorilor, precum și tranzitul mărfurilor, fără transbordare, pe căile navigabile de interes internațional, nu vor putea da loc la perceperea nici uneia din drepturile care sînt, fie prohibite prin Statutul de la Barcelona asupra libertății de tranzit, fie autorizate prin art. 3 al zisului Statut, fiind înțeles totuși că vor putea fi puse în sarcina corabiilor și vapoarelor în tranzit incartiruirea și hrana agenților de vami strict necesari pentru supraveghere. 9. În toate porturile situate pe o cale navigabila de interes internațional și sub raportul utilizării acestor porturi, supusii, bunurile și pavilioanele tuturor Statelor contractante se vor bucura, sub rezerva dispozițiunilor art. 5 și 17, în deosebi în ceea ce privește drepturile și redevențele de porturi, de un tratament egal cu cel al supusilor, bunurilor și pavilioanelor Statului riveran sub suveranitatea sau autoritatea căruia se găsește portul. Se înțelege că bunurile cărora se aplică prezentul aliniat sînt bunuri avînd ca proveniență sau destinațiune un oarecare din Statele contractante. Instalațiunile porturilor situate pe o cale navigabila de interes internațional și înlesnirile oferite în ele navigațiunii nu vor putea fi sustrate uzului public decât într-o măsură rezonabilă și în totul compatibilă cu liberul exercițiu al navigațiunii. Pentru aplicarea drepturilor de vama sau a celor asimilate, a drepturilor de acciz local și de consumațiune, cum și în ceea ce privește cheltuielile accesorii, percepute cu ocaziunea importului sau exportului mărfurilor prin zisele porturi, nu va fi făcută nici o diferență din cauza pavilionului corabiei, sau vaporului care a efectuat sau trebuie să efectueze transportul, fie ca acest pavilion ar fi pavilionul național sau acel al uneia oarecare din Statele contractante. Statul sub suveranitatea sau autoritatea căruia se găsește un port va putea să retragă beneficiul aliniatului precedent, oricărei corăbii sau vapor, dacă s-a dovedit că armatorul sau defavorizează sistematic supusii acestui Stat sau societățile controlate de zisii supuși. Afară de un motiv excepțional justificând, pentru necesități economice, o derogatiune, drepturile de vama nu vor putea fi superioare celor care sînt percepute la celelalte frontiere vamale ale Statului interesat asupra mărfurilor de aceeași natură, de aceeași proveniență și cu aceeași destinațiune. Toate înlesnirile care ar fi acordate, de Statele contractante, pe alte cai de uscat sau de apă, sau în alte porturi pentru importul sau exportul mărfurilor, vor fi de asemenea acordate importului sau

exportului efectuat în aceleași condițiuni pe calea navigabilă și în porturile vizate mai sus. 10.1. Orice Stat riveran este ținut, pe de o parte, de a se abține de la toate măsurile susceptibile de a aduce stărbiri navigabilității sau de a micșora înlesnirile navigației și, pe de altă parte, de a lua cel mai repede posibil toate dispozițiile folositoare pentru a îndepărta toate obstacolele și pericolele accidentale pentru navigație. 2. Dacă această navigație cere o întreținere regulată, fiecare din Statele riverane, are în acest scop, obligațiunea către celelalte de a lua măsurile și de a executa lucrările necesare pe teritoriul sau cel mai repede posibil, ținându-se socoteala, la orice epocă, de starea navigației, precum și de starea economică a regiunilor deservite de calea navigabilă. Afară de convențiune contrară, fiecare din Statele riverane va avea dreptul, invocând motive valabile, să ceară de la ceilalți riverani o participare echitabilă la cheltuielile acestei întrețineri. 3. Afară de motiv legitim de opunere a unuia din Statele riverane, înțelegându-se și Statul teritorialmente interesat, bazat fie pe însăși condițiunile navigabilității în teritoriul sau, fie pe alte interese ca de exemplu, între altele, menținerea regimului normal al apelor, nevoile irigației, utilizarea forței hidraulice avantajoase, un Stat riveran, nu va putea să refuze să execute, la cererea unui alt Stat riveran, lucrările necesare de ameliorare a navigabilității, dacă acesta oferă să plătească cheltuielile, precum și o parte echitabilă din excedentul cheltuielilor de întreținere. Totuși se înțelege ca aceste lucrări nu vor putea fi întreținute atât timp cât Statul pe teritoriul căruia ele trebuie să fie executate se opune invocând interese vitale. 4. Afară de convențiune contrară, Statul ținut să execute lucrările de întreținere va putea să se elibereze de această obligațiune data, cu asentimentul celorlalte State riverane, unul sau mai multe din ele primesc să le execute în locul lui pentru lucrările de ameliorație. Statul ținut să le execute va fi eliberat de această obligațiune dacă autoriza Statul care să le execute în locul său; executarea lucrărilor de către Statele altele decât Statul teritorialmente interesat, sau participarea acestor State la cheltuielile acestor lucrări, vor fi asigurate fără prejudiciu, pentru Statul teritorialmente interesat, a drepturilor sale de control și de administrație asupra acestor lucrări și a prerogativelor suveranității sau autorității sale pe calea navigabilă. 5. Pe căile navigabile vizate la art. 2, dispozițiunile prezentului articol sînt aplicabile sub rezerva stipulațiilor tratatelor, convențiilor sau a actelor de navigație care determină puterile și responsabilitatea Comisiunii internaționale cu privire la lucrări. Sub rezerva dispozițiilor speciale a ziselor tratate, convențiuni sau acte de navigație, existente sau de încheiat: a) deciziunile privitoare la lucrări ce aparțin Comisiunii; ... b) reglementul, în condițiunile prevăzute la art. 22 de mai jos, a oricărui diferend, ce s-ar naște din cauza acestor deciziuni va putea, în toate cazurile, să fie cerut pentru motiv de incompetență sau de valoare a convențiilor internaționale asupra căilor navigabile. Pentru oricare alt motiv, cererea în vederea unui reglement în zisele condițiuni nu va putea fi formulată decât de Statul teritorialmente interesat. ... Deciziunile Comisiunii vor trebui să fie conforme regulilor prezentului articol. 6. Cu toate dispozițiunile primului paragraf a articolului de față, un Stat riveran va putea, afară de convențiune contrară, să dezafecteze în total sau în parte o cale navigabilă printr-un acord a tuturor Statelor reprezentate la Comisiunea internațională, în cazul căilor navigabile vizate la art. 2. În mod excepțional, o cale navigabilă de interes internațional nevizată la art. 2 va putea să fie dezafectată de unul din Statele riverane, dacă navigațiunea este puțin dezvoltată pe dînsa și dacă acest Stat justifică un interes economic evident superior celui al navigației. În acest caz, dezafectarea nu va putea să aibă loc decât la sfîrșitul unui an după preaviz și cu posibilitatea de recurs al unui alt Stat riveran în condițiunile prevăzute la art. 22. Deciziunea va fi fixă, în acel caz, condițiunile în care dezafectarea va putea fi făcută. 7. În cazurile cînd o cale navigabilă de interes internațional de acces la mare prin mai multe brațe situate în interiorul unui același Stat, dispozițiunile paragrafelor 1, 2 și 3 a articolului de față se aplică numai brațelor principale judecate necesare ca să dea un plin acces la mare. 11. În cazul cînd unul sau mai multe State riverane a unei cai navigabile de interes internațional nu sînt părți în prezentul Statut, obligațiunile financiare asumate de fiecare din Statele contractante în virtutea art. 10 nu pot să intreacă obligațiunile ce ele ar fi asumate în cazul cînd toate Statele riverane ar fi părți în Statut. 12. Afară de dispozițiunile contrare a unui acord sau tratat particular, în deosebi a Convențiilor existente relative la măsurile vamale, la poliție și la precauțiunile sanitare, administrațiunea căilor navigabile de interes internațional este exercitată de fiecare din Statele riverane sub suveranitatea sau autoritatea căruia se găsește această cale navigabilă. Fiecare din zisele State riverane are în deosebi puterea și este ținut să edicteze reglementarea navigației pe zisa cale și să vegheze la aplicațiunea ei; această reglementare va trebui să fie stabilită și aplicată

în așa fel să se înlesnească liberul exercițiu al navigației în condițiile prevăzute de prezentul Statut. Regulile de procedură referitoare în special la constatarea, la urmărirea și la represiunea delictelor de navigație vor trebui să tindă la soluțiuni atât de expeditivă pe cât posibil. Totuși Statele contractante ca și mult de dorit ca Statele riverane să se înțeleagă pentru ceea ce privește administrațiunea cailor navigabile și în particular pentru adoptarea unei reglementări a navigației care să fie pe atât de uniformă pe tot parcursul acestei cailor navigabile pe cât o permite diversitatea circumstanțelor locale. Servicii publice monopolizate de remorcaj sau alte mijloace de tracțiune pot să fie stabilite în vederea înlesnirii exercițiului navigației prin mijlocirea acordului unanim al Statelor riverane sau al Statelor reprezentante la Comisiunea Internațională în cazul căilor navigabile vizate la art. 2. 13. Tratatul convențiunile sau acordurile în vigoare încheiate de Statele contractante în materie de cailor navigabile, înainte de data punerii în vigoare a prezentului Statut, nu sînt abrogate, în ceea ce privește Statele semnatare a ziselor tratate, convențiuni sau acorduri în vigoare. Totuși Statele contractante se obligă să nu aplice între ele cele din dispozițiunile ziselor tratate, convențiuni sau acorduri care s-ar opune regulilor prezentului Statut. 14. În cazul cînd unul dintre acorduri sau tratate particulare vizate la art. 12 ar fi încredințat sau ar încredința anumite funcțiuni unei Comisiuni internaționale, cuprinzînd reprezentanții de State, altele decît Statele riverane, aceasta Comisiune ar trebui să se inspire exclusiv, sub rezerva dispozițiilor art. 10 din interesele navigației și ar fi considerată ca unul din organismele prevăzute la art. 24 a Pactului Societății Națiunilor; în consecință, ele ar schimba direct cu organele Societății toate informațiunile utile și ar face să parvina un raport anual Societății. Atribuțiunile Comisiunilor prevăzute la alineatul precedent vor fi desemnate prin Actul de navigație a fiecărei cailor navigabile și vor comporta cel puțin în atribuțiunile următoare: a) Comisiunea va avea calitatea să elaboreze regulamentele de navigație pe care ea le va judeca necesare să le elaboreze ea însăși și să primească comunicatiune de toate celelalte regulamente de navigație; ... b) Ea va semnala Statelor riverane lucrările necesare pentru întreținerea lucrărilor și menținerea navigabilității; ... c) Ea va primi de la fiecare din Statele riverane comunicare oficială a tuturor proiectelor de ameliorare a cailor navigabile; ... d) Ea va avea calitate, în cazul cînd actul de navigație nu ar cuprinde o reglementare cu privire la perceperea redevențelor, pentru a aproba perceperea acestora, aplicînd dispozițiilor art. 7 din prezentul Statut. ... 15. Prezentul Statut nu fixează drepturile și îndatoririle beligeranților și neutrilor în timp de război, însă el va subsista în timp de război, însă el va subsista în timp de război în măsura compatibilității cu acele drepturi și îndatoriri. 16. Prezentul Statut nu impune nici unuia din Statele contractante o obligațiune care ar merge în contra drepturilor și datorităților sale, întru atât ca Membru al Societății Națiunilor. 17. Afară de acorduri contrare la care Statul teritorialmente interesat este sau va fi parte, prezentul Statut nu se aplică navigației corabiilor și bastimentelor de război, de poliție, de control, nici în general, tuturor bastimentelor exercitînd, sub un titlu oarecare, puterea publică. 18. Fiecare din Statele contractante se angajează să nu conceda, fie prin acord, fie în alt chip, unui alt Stat necontractant, un tratament, relativ la navigațiunea pe cale navigabilă de interes internațional, care, între Statele contractante, ar fi contrar dispozițiilor prezentului Statut. 19. Se va putea în mod excepțional și pentru un termen pe atât de limitat pe cât posibil, să se deroge la dispozițiunile articolelor precedente prin măsuri particulare sau generale ce fiecare din Statele contractante ar fi obligat să le ia în caz de evenimente grave interesînd siguranța Statului sau interesele vitale ale țării, fiind înțeles ca principiul libertății navigației și în special comunicatiunea între țările riverane și mare trebuie să fie menținute în toată măsura posibilă. 20. Prezentul Statut nu comporta întru nimic retragerea înlesnirilor mai mari în vigoare acordate pentru liberul exercițiu al navigației, pe o cale navigabilă de interes internațional oarecare, în condițiuni compatibile cu principiul de egalitate de prezentul Statut, în ceea ce privește supușii, bunurile și pavilioanele tuturor Statelor contractante. El nu comporta în plus interdicțiunea de a acorda în viitor ceva asemănător. 21. Conform art. 28 (e) a Pactului Societății Națiunilor, orice Stat contractant care va putea să invoce valabil contra aplicațiunii uneia oarecare din dispozițiunile prezentului Statut, pe totalul sau o parte a teritoriului său, o situațiune economică gravă rezultînd din devastările comise pe solul său sau în timpul războiului din 1914-1918, va fi considerat ca scutit în mod temporar de obligațiunile rezultînd din aplicarea zisei dispozițiuni, fiind înțeles ca principiul libertății navigației trebuie să fie observat în toată măsura posibilă. 22. Fără prejudiciu a dispozițiilor art. 10, paragraful 5, și în lipsa de înțelegere directă între State, toate diferendele, care s-ar ivi între ele, relativ la interpretarea sau aplicarea prezentului Statut, vor fi aduse înaintea Curții

Permanente de Justiție Internațională, afară numai dacă, prin aplicarea unei Convenții speciale sau a unei clauze generale de arbitraj, nu s-a procedat la un regulament al diferendului, fie prin arbitraj, fie într-altfel. Recursul va fi format precum este prevăzut la art. 40 al Statutului Curții Permanente de Justiție Internațională. Totuși, pentru a reglementa pe cât posibil aceste diferențe prin bună înțelegere, Statele contractante se obligă, mai înainte de orice instanță judiciară, și sub rezerva drepturilor și atribuțiilor consiliului și a adunării, să supună aceste diferențe pentru aviz consultativ organului care s-ar găsi instituit de Societatea Națiunilor ca organ consultativ și tehnic al membrilor Societății, în ceea ce privește comunicațiile și tranzitul. În caz de urgență, un aviz provizoriu va putea recomanda toate măsurile prealabile destinate îndeosebi să aducă liberei navigații înlesnirile de care ea se bucură înainte de actul sau faptul care a dat loc diferendului. 23. O cale navigabilă nu va fi considerată ca fiind de interes internațional prin singurul fapt că ea străbate sau delimitează zone sau enclave de o întindere și de o populație foarte slabă în raport cu cea a teritoriilor străbatute și care formează părți detașate sau stabilimente aparținând unui Stat altul decât al celui cărui aparține zisa apă, cu această excepție, în tot parcursul sau navigabil. 24. Prezentul Statut nu va fi aplicabil unei calei navigabile de interes internațional având numai 2 riverani și care depășește pe o mare lungime un Stat contractant de un Stat necontractant al cărui guvern nu este recunoscut de cel dintâi în momentul semnării prezentului Statut, atît timp cît un acord nu va fi încheiat între dînșii stabilind pentru calea de apă considerată, un regim administrativ și vamal care să dea Statului contractant siguranțe convenabile. 25. Se înțelege că acest Statut nu trebuie să fie interpretat ca regulând întru nimic drepturile și obligațiile interese a teritoriilor, făcînd parte sau puse sub protecțiunea unui aceluiași Stat suveran, fie ca aceste teritorii, luate în mod individual sînt sau nu Membri ai Societății Națiunilor.

---