

CAMERA DEPUTAȚILOR

L E G E

**privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2005
pentru aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din
România**

Camera Deputaților adoptă prezentul proiect de lege.

Art. I. – Se aprobă Ordonanța Guvernului nr.7 din 20 ianuarie 2005 pentru aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România, adoptată în temeiul art.1 pct.I.16 din Legea nr.602/2004 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.101 din 31 ianuarie 2005, cu următoarele modificări și completări:

1. Titlul ordonanței va avea următorul cuprins:

„Ordonanță pentru aprobarea Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România”

2. Articolul 1 va avea următorul cuprins:

„Art. 1. – Se aprobă Regulamentul privind transportul pe căile ferate din România, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta ordonanță.”

3. Articolul 2 va avea următorul cuprins:

„Art. 2. – (1) În aplicarea prevederilor Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va emite, prin ordin al ministrului, până la data de 31 mai 2005, Norme uniforme privind transporturile pe căile ferate, denumite în continuare Norme uniforme, aplicabile administratorului și gestionarilor de infrastructură feroviară, operatorilor și beneficiarilor de transport feroviar.

(2) Fiecare operator de transport feroviar poate emite reglementări proprii, cu respectarea prevederilor Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România și a Normelor uniforme.”

4. La Anexă, titlul va avea următorul cuprins:

„REGULAMENT
privind transportul pe căile ferate din România”

5. La Anexă, articolul 1 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 1
Obiectul și sfera de aplicare

(1) Prezentul Regulament are ca obiect stabilirea normelor cu privire la drepturile, obligațiile și răspunderile administratorului și gestionarilor infrastructurii feroviare, ale operatorilor de transport feroviar și ale beneficiarilor transporturilor efectuate pe căile ferate din România.

(2) Prezentul Regulament se aplică expedițiilor, transporturilor publice de călători, mărfuri și alte bunuri pe căile ferate din România, precum și activităților accesorii acestora.

(3) Prezentul Regulament se aplică, după caz, și transporturilor pe căile ferate din România efectuate în interes propriu, precum și activităților accesorii acestora.

(4) Transporturile publice feroviare se execută pe bază de contract de transport.

(5) În traficul intern, contractul de transport se încheie și se execută în conformitate cu prevederile prezentului Regulament și ale altor reglementări în vigoare.

(6) În traficul internațional, contractul de transport se încheie și se execută și în conformitate cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

(7) Efectuarea unui transport militar se desfășoară pe baza unei convenții care va fi încheiată între operatorul de transport feroviar și autoritatea respectivă din domeniul apărării naționale.

(8) Dacă siguranța națională, siguranța circulației feroviare și interesul public o cer, administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare și/sau operatorul de transport feroviar, conform dispozițiilor autorităților competente, potrivit legii, pot decide ca:

a) traficul și/sau serviciul să fie suspendate pe anumite rute, total sau parțial;

b) unele expediții să fie excluse de la transport sau primite numai în anumite condiții prestabilite;

c) anumite expediții să se bucure de prioritate;

d) transporturile militare se vor executa neîntrerupt, în caz de necesitate.

(9) Măsurile prevăzute la alin.(8) din prezentul articol, trebuie aduse la cunoștința celor interesați sau făcute publice, în prealabil, după caz.”

6. La Anexă, articolul 3 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 3

Răspunderea administratorului/gestionarilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar pentru agenții lor

(1) Operatorii de transport feroviar și administratorul/gestionarii de infrastructură sunt răspunzători de încălcările prevederilor reglementare sau contractuale ori de abuzurile comise de agenții aflați în serviciul acestora, precum și de către alte persoane care au atribuții, din dispoziția lor, în executarea transportului.

(2) În cazul în care agenții aflați în serviciul operatorilor de transport feroviar, a administratorului/gestionarilor de infrastructură, prestează servicii pentru efectuarea transporturilor publice de călători, mărfuri și alte bunuri, precum și servicii conexe și adiacente acestora,

pentru care nu sunt împuterniciți de operatorii de transport feroviar sau administratorul/gestionarii de infrastructură, se consideră că aceștia lucrează în contul și pe răspunderea persoanei interesate, pentru care fac aceste servicii.

(3) Operatorul de transport feroviar nu răspunde de bagajele încredințate în stații și trenuri unor persoane care nu fac parte din categoria celor prevăzute la alin.(1).”

7. La Anexă, articolul 4 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 4 Tarife de transport

(1) Stabilirea sau modificarea tarifelor de transport feroviar de călători se face conform reglementărilor legale în vigoare.

(2) Tarifele de transport feroviar de marfă se formează liber pe piață.

(3) Tarifele de transport feroviar intră în vigoare după publicare și/sau, în cazul tarifelor de călători, afișare la casele de bilete și la celelalte puncte unde se vând legitimații de călătorie.

(4) Prețul prestației de transport se stabilește conform tarifelor operatorilor de transport feroviar în vigoare în momentul încheierii contractului de transport.

(5) Tarifele de transport feroviar se publică în Buletinul comercial CFR. Tarifele pentru călători sunt aduse la cunoștința publică prin afișare în locurile unde se vând legitimații de călătorie și pot fi aduse la cunoștință și prin mijloace de informare în masă.

(6) Operatorii de transport feroviar pot acorda facilități sau reduceri tarifare în baza prevederilor unor acte normative, numai dacă autoritatea, agentul, respectiv persoana juridică ce a solicitat facilitatea sau reducerea asigură compensările aferente.

(7) În scopuri comerciale, în baza unor convenții încheiate între operatorii de transport feroviar și clienți se pot acorda reduceri tarifare sau se pot practica alte tarife decât cele publicate, cu excepția transportului feroviar de călători. Publicarea acestora nu este obligatorie.

(8) Operatorii de transport feroviar de marfă sunt în drept să perceapă și alte sume, neprevăzute în tarife, ca urmare a unor costuri suplimentare care cad în sarcina clienților. Aceste sume se înscriu distinct pe documentul de transport și trebuie justificate cu acte doveditoare.

(9) Tarifele, normele și instrucțiunile de serviciu nu pot deroga de la prevederile prezentului regulament.

(10) Operatorii de transport feroviar de călători sunt în drept să perceapă și alte sume, calculate pe bază de deviz pentru prestații la cererea clientului. Aceste sume se încasează pe bază de factură sau de alte documente financiare în uz.”

8. La Anexă, articolul 6 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 6 Sesizări

(1) Fiecare operator feroviar de călători va stabili modul în care se primesc sesizările publicului călător și va afișa aceste reguli în loc vizibil, în fiecare stație de cale ferată în care își desfășoară activitatea.

(2) Operatorii de transport feroviar de călători vor răspunde în scris la orice sesizare adresată în scris în termen de maximum 30 de zile.”

9. La Anexă, articolul 8 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 8
Condițiile de acceptare la transport**

(1) Operatorul de transport feroviar efectuează transporturile de călători conform prezentului regulament atâta timp cât:

a) transportul este posibil cu agenții și mijloacele de transport disponibile care permit satisfacerea solicitărilor de transport;

b) transportul nu este împiedicat de împrejurări pe care operatorul de transport feroviar nu le poate evita și a căror înlăturare nu depinde de el.”

10. La Anexă, articolul 9 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 9
Admiterea la transport. Persoane excluse de la transport.
Admiterea condiționată**

(1) Sunt admiși la transport călătorii care posedă legitimații de călătorie valabile la trenul, ruta și clasa alese pentru călătorie.

(2) Sunt excluși de la transport călătorii care nu respectă prezentul regulament și dispozițiile operatorului de transport feroviar, făcute publice.

(3) În tren și în stație nu se admit sau pot fi evacuate:

a) persoanele care prin comportare perturbă ordinea publică, contravin normelor de conduită publică și bunelor moravuri sau care produc vătămări materialului rulant aparținând operatorului de transport feroviar sau care nu respectă prevederile prezentului regulament. Aceste persoane nu au dreptul nici la restituirea contravalorii călătoriei;

b) persoanele care din cauză de boală pun în pericol sănătatea celorlalți călători, în afară de cazul când călătoresc cu plata rezervării întregului compartiment. Persoanele care s-au îmbolnăvit pe parcurs și care necesită intervenții de urgență trebuie să fie transportate până la prima stație, unde li se acordă îngrijirile necesare. Acestor persoane li se restituie diferența dintre tarifele plătite și cele aferente pentru parcursul efectuat, pentru legitimația de călătorie, în condițiile prevăzute la art. 21;

c) persoanele care insultă sau agresează agenții operatorului de transport feroviar sau al administratorului/gestionarului de infrastructură aflat în timpul serviciului.

(4) Transportul bolnavilor contagioși se reglementează prin ordin comun al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și ministrului sănătății și familiei.”

11. La Anexă, articolul 10 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 10

Mersul trenurilor de călători și suspendarea circulației trenurilor

(1) Călătorii sunt transportați cu trenuri prevăzute în Mersul trenurilor de călători publicat și afișat în stații și cu trenuri suplimentare. La solicitare, călătorii pot fi transportați cu trenuri sau vagoane special comandate, cu achitarea tarifelor aferente cererii.

(2) Operatorul de transport feroviar și/sau administratorul/gestionarul infrastructurii, după caz, trebuie să aducă la cunoștința publicului suspendarea sau anularea unor trenuri sau a circulației trenurilor, prin mass-media și afișare în stații.

(3) Întârzierea trenurilor se aduce de îndată la cunoștința publicului de către administratorul/gestionarul de infrastructură, prin afișare în stații și/sau prin instalațiile de avizare, precum și prin informarea verbală a călătorilor de către agenți, după caz.

(4) Condițiile în care se pot efectua călătoriile și serviciile oferite călătorilor se prevăd în Mersul trenurilor de călători și, după caz, în Normele uniforme sau în reglementările proprii ale operatorilor de transport feroviar.

(5) Când, din cauza întârzierii trenului, călătorul nu prinde trenul de legătură prevăzut pentru continuarea călătoriei, pentru care posedă legitimație de călătorie, operatorul de transport feroviar este obligat să-l transporte cu bagajele sale, fără a percepe noi tarife, cu primul tren de același rang sau de rang inferior, pe aceeași rută sau pe altă rută, astfel încât acesta să ajungă la destinație cu întârzierea cea mai mică, cu respectarea prevederilor din Normele uniforme sau din reglementările proprii ale operatorilor de transport feroviar.

(6) În cazul suspendării circulației unui tren, dacă acest fapt nu a fost făcut cunoscut înainte de plecarea din stația de pornire, iar călătorul nu dorește să continue călătoria cu alte trenuri sau pe alte rute, operatorul de transport feroviar este obligat să-l aducă înapoi la stația de

plecare, cu primul tren în circulație, fără plată, restituindu-i-se tarifele plătite pentru transportul neefectuat.

(7) Dacă întreruperea sau suspendarea circulației unui tren a fost anunțată în ziua anterioară plecării din stația de pornire, călătorii vor plăti tarifele aferente rutei ocolitoare.

(8) În cazul când circulația trenurilor de călători se întrerupe ca urmare a stării necorespunzătoare a infrastructurii feroviare, administratorul/gestionarii de infrastructură vor organiza, în condițiile tehnice existente, un serviciu de transport pentru călători și bagaje cu alte vehicule pe cheltuiala sa, până la destinație sau până la primul punct de legătură pentru continuarea călătoriei cu trenul. După constatarea cauzei care a condus la întreruperea circulației administratorul/gestionarii de infrastructură își vor recupera cheltuielile cu transportul călătorilor și bagajelor acestora de la cei responsabili de deteriorarea infrastructurii.

(9) Călătorul poate amâna călătoria dacă prezintă legitimația pentru viza de amânare în termenul prevăzut în Normele uniforme. Dacă se utilizează un tren sau servicii cu tarife mai mari călătorul va plăti diferența de tarif.

(10) Călătorul poate renunța la călătorie dacă prezintă legitimația pentru viza de neutilizare în termenul prevăzut în Normele uniforme.

(11) Prin aceste dispoziții nu se prelungește durata legitimațiilor de călătorie al căror timp de întrebuințare este determinat prin Normele uniforme.”

12. La Anexă, articolul 11 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 11

Legitimațiile de călătorie și durata valabilității lor

(1) Orice legitimație de călătorie trebuie să conțină mențiunile prevăzute în Normele uniforme.

(2) Legitimațiile de călătorie se obțin de la stații, agenții, de la agenți autorizați, de la agenții operatorilor de transport din trenuri sau prin mijloace electronice în condițiile stabilite de operatorul de transport feroviar.

(3) Tarifele pentru legitimațiile de călătorie, obținute de la agenții operatorilor de transport din trenuri, pot fi mai mari decât cele de la casele de bilete din stații, în condițiile stabilite de operatorul de transport feroviar.

(4) Călătorul trebuie să verifice pe loc, la primirea legitimației de călătorie dacă aceasta corespunde cererii sale.

(5) Revinderea legitimațiilor de călătorie de către persoane neautorizate nu este permisă. Legitimațiile de călătorie găsite în aceste cazuri vor fi anulate, iar călătorii vor fi considerați ca fără legitimație de călătorie și tratați corespunzător. Persoanele neautorizate care revând legitimații de călătorie vor fi tratate drept contraveniente.

(6) Cedarea legitimațiilor de călătorie nominale sau cu tarife reduse altor persoane care nu au dreptul la acestea este interzisă. Persoanele aflate în această situație sunt considerate contraveniente, legitimațiile respective fiind reținute de agenții operatorilor de transport, iar călătorii în cauză vor fi considerați fără legitimație de călătorie și tratați corespunzător.

(7) Operatorul de transport feroviar va face publice normele de utilizare și duratele de valabilitate ale legitimațiilor de călătorie.”

13. La Anexă, articolul 12 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 12 Ocuparea și rezervarea locurilor

(1) Călătorul poate ocupa loc în tren, respectând dreptul la clasă și serviciile asigurate prin legitimația sa de călătorie.

(2) La trenurile cu regim de rezervare a locurilor, călătorul poate ocupa numai locurile înscrise în legitimația de călătorie.

(3) Modalitățile de rezervare a locurilor în trenuri sunt reglementate de operatorul de transport feroviar și aduse la cunoștința publicului călător prin Mersul trenurilor de călători.

(4) În condițiile stabilite prin Normele uniforme sau prin reglementările proprii ale operatorilor de transport feroviar, călătorul poate să utilizeze un loc la o clasă superioară, servicii superioare sau un tren de categorie superioară celor indicate pe legitimația de călătorie sau poate cere să i se modifice itinerarul, cu achitarea diferențelor tarifare.

(5) Călătorul care nu poate obține loc și nu consimte să călătorească în picioare are dreptul să ceară restituirea contravalorii legitimației de călătorie pentru parcursul neefectuat, amânarea călătoriei sau să plătească diferența pentru călătoria la o clasă superioară, conform prevederilor Normelor uniforme ori ale reglementărilor proprii ale operatorilor de transport feroviar.

(6) În cazul în care călătorul nu poate ocupa locul rezervat potrivit legitimației de călătorie, agentul operatorului de transport

feroviar este obligat să îi asigure alt loc, în limita locurilor disponibile din tren, conform prevederilor Normelor uniforme sau reglementărilor proprii ale operatorilor de transport feroviar. În cazul în care nu se poate asigura loc, se va face restituirea tarifului tichetului de rezervare. Cererea de restituire se adresează operatorului de transport feroviar, care suportă și cheltuielile de transmitere a acestuia prin poștă.

(7) La trenurile fără regim de rezervare, în condițiile Normelor uniforme sau ale reglementărilor proprii ale operatorilor de transport feroviar, se pot rezerva compartimente întregi.”

14. La Anexă, articolul 13 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 13 Reduceri din tarifele de călători

(1) Copiii până la vârsta de 5 ani împliniți, pentru care nu se cere un loc separat, se transportă gratuit, fără legitimație de călătorie.

(2) Copiii până la vârsta de 10 ani împliniți plătesc 50% din tariful de transport și din suplimentul de tren, având drept la loc separat. La trenurile cu locuri rezervate plătesc și tariful integral al tichetului.

(3) Operatorul de transport feroviar poate acorda reduceri comerciale, reglementate prin tarife și aduse la cunoștința publicului călător prin publicare, conform art.4 alin.(5).

(4) Nici o reducere acordată de operatorul de transport feroviar nu se mai poate aplica legitimațiilor de călătorie care se bucură deja de o reducere din tariful întreg.

(5) Călătorii care beneficiază de reduceri trebuie să prezinte la cererea agentului operatorului de transport dovada că pot beneficia de reducerile respective. Călătorii care nu fac dovada că pot beneficia de reducerile respective vor fi considerați contravenienți și sancționați în conformitate cu prevederile legale.”

15. La Anexă, articolul 14 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 14 Dreptul la transport

(1) Călătorul trebuie să posede o legitimație de călătorie valabilă la data, trenul, clasa și serviciul utilizat, obținută conform reglementărilor în vigoare. Celor care contravin acestei prevederi, operatorul de transport feroviar nu le recunoaște nici un drept și nu răspunde de eventualele daune suferite de aceștia.

(2) Călătorul este obligat să păstreze legitimația de călătorie asupra sa în tot timpul călătoriei și să o prezinte, pentru verificare, la cerere, agentului operatorului de transport feroviar împuternicit în acest scop.

(3) Legitimațiile de călătorie care prezintă modificări necertificate conform prevederilor Normelor uniforme sau ale reglementărilor proprii ale operatorilor de transport feroviar nu sunt valabile și sunt retrase de agenții operatorului de transport feroviar.

(4) Călătorul care nu prezintă în tren o legitimație de călătorie valabilă este obligat să plătească tariful de taxare în tren. În cazul în care refuză plata tarifului de taxare în tren este considerat contravenient și tratat potrivit legii.

(5) Călătorii contravenienți care nu pot fi legitimați pentru întocmirea procesului-verbal de contravenție se predau organelor de ordine publică în prima stație de pe traseu, unde acestea există, pentru identificare și sancționare.

(6) Verificarea legitimațiilor de călătorie în tren, în timpul staționării în stații, se reglementează prin reglementările proprii ale operatorilor de transport feroviar.”

16. La Anexă, articolul 15 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 15 Întreruperea călătoriei

(1) Legitimația de călătorie dă dreptul, de regulă, la o singură întrerupere a călătoriei, care trebuie să se încadreze în minimum 24 de ore de la plecarea trenului cu care a sosit călătorul sau de la plecarea primului tren de legătură de același rang. Excepțiile sunt prevăzute în reglementările proprii ale operatorilor de transport feroviar.

(2) Condițiile în care se acordă întreruperea călătoriei sunt stabilite prin reglementările proprii ale operatorilor de transport feroviar.”

17. La Anexă, articolul 16 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 16 Reguli pentru călători

(1) În incinta stațiilor, agențiilor și în trenuri trebuie respectate prevederile prezentului regulament.

(2) Sunt interzise și constituie contravenție următoarele fapte:

a) călătoria pe acoperișul vagoanelor, pe scări, pe tampoane, între vagoane și în alte locuri care nu sunt destinate călătorilor;

b) urcarea și călătoria în trenuri de marfă, de lucru, de intervenție, în vagoane cu afectare anumită afișată pe ele, în vagoane de bagaje, de mesagerie, de coletărie, poștale și în cabina locomotivei, automotorului sau a ramei electrice;

c) fumatul în vagoane, săli de așteptare, holuri, cu excepția locurilor unde fumatul este permis și acest lucru este afișat;

d) urcarea sau coborârea din trenuri în mișcare, aplecarea în afară sau rezemarea de uși, respectiv deschiderea ușilor în timpul mersului trenului;

e) aruncarea obiectelor pe ferestrele sau ușile vagoanelor;

f) urcarea sau coborârea bagajelor și persoanelor pe ferestrele vagoanelor;

g) deteriorarea vagoanelor, clădirilor stațiilor sau instalațiilor prin distrugere sau sustragere a pieselor sau dotărilor din inventarul acestora;

h) neeliberarea locului ocupat în vagon, care nu corespunde cu cel prevăzut în legitimația de călătorie, la solicitarea celui îndreptățit;

i) exercitarea comerțului în trenuri sau în stații de cale ferată fără autorizație eliberată de operatorul de transport feroviar sau administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, după caz;

j) lipirea de afișe în trenuri sau în stații fără acordul scris al operatorului de transport feroviar sau al administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, după caz;

k) traversarea liniilor prin alte locuri decât cele special amenajate pentru călători;

l) intrarea sau staționarea în incinta unităților, acolo unde accesul publicului este interzis prin afișe sau pictograme corespunzătoare;

m) practicarea cerșetoriei sau practicarea de jocuri de noroc în trenuri sau stații de cale ferată;

n) tulburarea liniștii călătorilor prin producerea de zgomote;

o) provocarea de scandal în trenuri sau în incinta stațiilor de cale ferată;

p) staționarea în vagonul restaurant după ora de închidere a acestuia;

r) acționarea semnalului de alarmă sau a frânei de mână pentru motive nejustificate;

s) murdărirea vehiculelor și a spațiilor afectate publicului, inclusiv a celor dintre linii, inscripționarea neautorizată a pereților vagoanelor sau ai clădirilor stațiilor de cale ferată, dezlipirea fără drept a afișelor;

t) transportul în vagoanele de călători a obiectelor sau a substanțelor inflamabile, explozibile, radioactive, otrăvitoare și rău mirositoare care, potrivit legii și reglementărilor operatorului de transport feroviar, nu sunt permise la transport;

u) prejudicierea intereselor celorlalți călători, împiedicarea liberei circulații a acestora, încălcarea normelor de protecție a mediului și a normelor de prevenire și stingere a incendiilor.

(3) Călătorilor care contravin prevederilor alin.(2) operatorul de transport feroviar sau administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare nu le recunoaște nici un drept, de nici o natură, și nu răspunde de nici o daună ce eventual ar suferi.

(4) Călătorul care prin faptele sale a adus prejudicii de orice fel operatorului de transport feroviar sau administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare este obligat la plata despăgubirilor corespunzătoare.

(5) Constatarea abaterilor de la regulile de călătorie se face de către agenții împuterniciți de operatorul de transport feroviar sau de către administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare ori de către organele de ordine publică, după caz, și se sancționează conform legii.”

18. La Anexă, articolul 17 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 17 Bagaje de mână

(1) Călătorul poate să ia cu el în vagoanele de călători, în mod gratuit, bagaje de mână. Bagajele de mână trebuie să fie ușor de manipulat, bine ambalate, astfel încât să nu fie posibilă scurgerea conținutului, avarierea sau murdărirea vagoanelor ori incomodarea celorlalți călători.

(2) Fiecare călător dispune, pentru bagajele sale de mână, doar de spațiul situat deasupra locului pe care îl ocupă sau de un spațiu echivalent în boxa pentru bagaje a vagoanelor. Masa totală a bagajelor de mână admisă pentru fiecare loc ocupat este de 30 kg.

(3) În vagoanele de călători nu pot fi introduse ca bagaje:

- a) materiile și obiectele excluse de la transportul de bagaje;
- b) obiectele de natură să stânjenească sau să incomodeze călătorii ori să cauzeze o pagubă călătorilor, operatorului de transport feroviar sau administratorului/gestionarului de infrastructură feroviară;
- c) obiectele interzise prin actele normative ale autorităților administrative;

d) vietățile, potrivit art.18.

(4) Operatorul de transport feroviar are dreptul să se asigure pentru motive întemeiate, în prezența călătorului, de natura obiectelor introduse în vagoanele de călători sau în spațiile acestuia. Aceasta nu dă dreptul operatorului de transport feroviar să percheziționeze bagajele călătorului, decât cu acordul acestuia din urmă. Dacă nu este posibil să se identifice persoana deținătoare a obiectelor supuse verificării, operatorul de transport feroviar efectuează verificarea în prezența organelor de ordine publică.

(5) Supravegherea obiectelor pe care călătorul le ia cu el în vagon revine acestuia.

(6) Călătorul este răspunzător de orice pagubă cauzată de obiectele și vietățile pe care le ia cu el în vagon.

(7) Aceste dispoziții nu influențează răspunderea pe care o poate avea operatorul de transport feroviar potrivit art.22.

(8) Bagajele de mână care depășesc condițiile impuse prin alin. (2) se tratează conform reglementărilor proprii ale operatorilor de transport feroviar.

(9) Reglementările privind bagajele uitate în tren vor fi cuprinse în Normele uniforme precum și în reglementările proprii ale operatorului de transport feroviar, care vor fi aduse la cunoștința călătorilor, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.”

19. La Anexă, articolul 18 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 18

Transportul vietăților în vagoanele de călători

(1) Animalele, păsările, reptilele, peștii, insectele vii nu pot fi transportate, de regulă, în vagoanele de călători.

(2) Excepțiile de la prevederile alin.(1) se stabilesc prin Normele uniforme.”

20. La Anexă, articolul 19 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 19

Alte forme de contractare a transporturilor de călători

(1) Operatorul de transport feroviar poate face servicii de transport combinat și/sau multimodal.

(2) Prin Normele uniforme se va reglementa modul de executare a acestor servicii.”

21. La Anexă, articolul 20 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 20

Informarea călătorilor. Mersul trenurilor de călători

(1) Administratorul/gestionarul de infrastructură feroviară va afișa la loc vizibil, în stații, Mersul trenurilor de călători. Administratorul/gestionarul de infrastructură feroviară va anunța pentru călători, prin stațiile de amplificare, sosirea, staționarea și plecarea trenurilor din stație.

Operatorul de transport feroviar va afișa la loc vizibil tarifele de transport pentru călători.

(2) În stațiile de călători trebuie să existe ghișeu de informații, panouri de informații care afișează compunerea trenurilor, principalele legături între trenuri și alte informații utile călătorilor. Stațiile cu ghișeu de informații se stabilesc de operatorul de transport feroviar sau de administratorul/ gestionarul de infrastructură, după caz.

(3) Trenurile care circulă cu ordin special, care se pun sau se retrag din circulație în condițiile stabilite de operatorul de transport feroviar se afișează în spațiul rezervat Mersului trenurilor de călători.

(4) În stațiile în care fluxul de călători este mare, trebuie să existe cel puțin un ghișeu special de eliberare a legitimațiilor de călătorie pentru: femeile gravide, femeile cu copii în brațe, persoane care din motive de sănătate nu pot aștepta la rând pentru eliberarea legitimației, călătorii al căror tren pleacă în mai puțin de 20 de minute. Operatorul de transport feroviar va aduce la cunoștința călătorilor, prin mijloace specifice de informare, existența acestor ghișee speciale.”

22. La Anexă, articolul 21 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 21

Restituirea contravalorii încasate a transportului neefectuat integral sau parțial

Restituirea contravalorii încasate a transportului neefectuat integral sau parțial se face conform prevederilor Normelor uniforme și din reglementările proprii ale operatorilor de transport feroviar.

23. La Anexă, articolul 22 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 22 Baza răspunderii

(1) Operatorul de transport feroviar răspunde de paguba care rezultă din decesul, rănirea sau orice altă vătămare a sănătății călătorului, provocate printr-un accident, în legătură cu exploatarea feroviară, produs în timpul cât călătorul se află în trenuri sau în spații aferente operatorului, respectiv când intră sau iese din acestea.

(2) Operatorul de transport feroviar este, de asemenea, răspunzător de paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială ori din avarierea obiectelor pe care călătorul, victimă a unui astfel de accident, le avea asupra sa.

(3) Operatorul de transport feroviar este scutit de această răspundere:

a) dacă accidentul a fost provocat de împrejurări străine de exploatarea feroviară, pe care operatorul de transport feroviar, cu toate diligențele cerute de particularitățile cazului respectiv, nu le putea evita și ale căror consecințe nu le putea preveni;

b) total sau parțial, în măsura în care accidentul este imputabil călătorului;

c) dacă accidentul se datorează comportamentului unui terț pe care operatorul de transport feroviar, cu toate diligențele cerute de particularitățile cazului respectiv, nu îl putea evita și ale cărui consecințe nu le putea preveni.

(4) Regulamentul nu înlătură răspunderea pe care o poate avea operatorul de transport feroviar pentru cazurile neprevăzute la alin. (1).”

24. La Anexă, articolul 23 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 23 Daune-interese în caz de deces al călătorului

(1) În cazul decesului călătorului, în condițiile alin.(1) al art.22, daunele-interese cuprind:

a) cheltuielile rezultate în urma decesului, în special cele pentru transportul cadavrului, pentru înmormântare sau pentru incinerare;

b) dacă decesul nu s-a produs imediat, daunele-interese sunt cele prevăzute la art.24.

(2) Dacă, în urma decesului, rămân lipsite de susținător persoane față de care călătorul avea sau are în viitor obligația de întreținere în virtutea legii, aceste persoane au dreptul să primească o indemnizație sau o rentă, după caz, pentru această pierdere.

(3) Acțiunea în daune-interese a persoanelor pe care călătorul le întreține fără a fi obligat prin lege se exercită în condițiile legii.”

25. La Anexă, articolul 24 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 24

Daune-interese în caz de rănire a călătorului

În caz de rănire sau orice vătămare a călătorului, daunele-interese cuprind:

- a) cheltuielile necesare pentru tratament și pentru transport;
- b) repararea prejudiciului cauzat prin incapacitatea de muncă totală sau parțială.”

26. La Anexă, articolul 25 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 25

Repararea altor prejudicii

Operatorul de transport feroviar va plăti daune-interese și pentru alte prejudicii decât cele prevăzute la art.23 și art.24, potrivit prevederilor legale referitoare la responsabilitatea civilă.”

27. La Anexă, articolul 26 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 26

Forma și limitarea daunelor-interese în caz de deces sau de rănire a călătorului

(1) Daunele-interese prevăzute la alin.(2) al art.23 trebuie acordate sub formă de sumă globală, în cazul indemnizației.

(2) Alocarea unei rente în cazul prevăzut la alin.(2) al art.23 se poate acorda, la cerere, în condițiile legii.

(3) Totalul daunelor-interese care urmează a fi acordate potrivit alin.(1) se stabilește în conformitate cu prevederile legale. În aplicarea prezentului regulament se fixează pentru fiecare călător o limită maximă în lei a echivalentului de 75.000 euro în sumă globală sau sub formă de rentă anuală corespunzătoare acestei sume globale.”

28. La Anexă, articolul 27 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 27
Interzicerea de a limita răspunderea**

Dispozițiile tarifare și cele ale înțelegerilor speciale încheiate între operatorul de transport feroviar și călător, care urmăresc să scutească dinainte, total sau parțial, operatorul de răspunderea sa ori care au ca efect să răstoarne sarcina probei ce revine operatorului sau care stabilesc limite mai mici decât cele fixate la alin.(2) al art.26, sunt nule de drept. Această nulitate nu atrage și pe cea a contractului de transport.”

29. La Anexă, articolul 28 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 28
Transporturile mixte**

(1) Când trenurile sau vagoanele de călători execută manevra de îmbarcare, debarcare sau poziționare pe feribotul sub pavilion român, dispozițiile referitoare la răspunderea operatorului de transport feroviar, în caz de deces sau de rănire a călătorului, sunt aplicabile pagubelor prevăzute la alin.(1) al art.22 cauzate de un accident în legătură cu exploatarea feroviară, survenit în timp ce călătorul se afla în trenurile sau vagoanele de călători menționate ori în timpul în care intră sau iese din ele.

(2) Dacă operatorul de transport feroviar utilizează sau dispune utilizarea în executarea procesului de transport și a altor mijloace de transport decât cele feroviare, acesta răspunde potrivit reglementărilor aplicabile acelui mijloc de transport.”

30. La Anexă, articolul 29 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 29
Reclamații administrative**

(1) În cazurile în care se aplică prezentul regulament, acțiunea privind răspunderea, cu orice titlu ar fi, se poate întemeia și pe dispozițiile dreptului comun.

(2) Reclamațiile administrative rezultate din contractul de transport sunt obligatorii și trebuie adresate în scris operatorului de

transport feroviar, în termen de 3 luni de la datele prevăzute la alin.(3) – (5) ale art.33, în afara cazurilor prevăzute la alin.(1) al art.33.

(3) Dreptul de a reclama aparține persoanei care are dreptul de a acționa operatorul de transport feroviar, conform art.30.

(4) În cazul restituirilor sau despăgubirilor privind transportul de călători, cel îndreptățit anexează la reclamație legitimațiile de călătorie, în copii. În caz de aprobare a reclamației, documentele se vor preda în original operatorului de transport feroviar, la lichidarea drepturilor, înainte de efectuarea plăților.

(5) Reclamațiile trebuie să fie motivate.”

31. La Anexă, articolul 30 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 30

Persoanele care pot exercita dreptul de acțiune împotriva operatorului de transport feroviar

(1) Acțiunea juridică împotriva operatorului de transport feroviar aparține persoanei care posedă legitimația de călătorie, asimilată contractului de transport.

(2) În caz de rănire, acțiunea juridică aparține persoanei rănite, iar în caz de deces prin accident, moștenitorilor ei legali.

(3) Solicitarea de restituire a unei sume plătite în virtutea contractului de transport aparține aceluia care a efectuat această plată.”

32. La Anexă, articolul 31 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 31

Operatorii de transport feroviar care pot fi acționați în instanță

Acțiunea judecătorească pentru restituirea unei sume plătite în temeiul contractului de transport poate fi exercitată împotriva operatorului de transport feroviar de călători care a încasat această sumă sau împotriva celui în folosul căreia a fost încasată.”

33. La Anexă, articolul 32 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 32

Stingerea acțiunii izvorâte din răspunderea operatorului de transport feroviar de călători în caz de deces și de rănire a călătorilor

(1) Orice acțiune, întemeiată pe răspunderea operatorului de transport feroviar de călători în caz de deces sau de rănire a călătorului

este stinsă dacă cel îndreptăţit nu semnalează, în scris, pretenţiile, în termen de 3 ani de la momentul luării la cunoştinţă despre producerea accidentului.

(2) Totuşi, acţiunea nu se stinge dacă:

a) accidentul nu a fost semnalat sau a fost semnalat cu întârziere de către operatorul de transport feroviar, ca urmare a unor împrejurări care nu sunt imputabile celui îndreptăţit;

b) cel îndreptăţit dovedeşte că accidentul a avut drept cauză o culpă a operatorului de transport feroviar.”

34. La Anexă, articolul 33 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 33

Prescripţia acţiunii privind transportul de călători

(1) Acţiunile pentru daune-interese, întemeiate pe răspunderea operatorului de transport feroviar de călători în caz de deces şi de rănire a călătorilor, se prescriu:

a) pentru călători, în termen de 3 ani socotiţi din ziua următoare celei în care s-a produs accidentul;

b) pentru celelalte persoane îndreptăţite, în termen de 3 ani socotiţi din ziua următoare celei în care s-a produs decesul călătorului.

(2) Celelalte acţiuni care izvorăsc din contractul de transport sunt prescrise după trecerea unui an.

(3) Prescripţia prevăzută la alin.(2) curge pentru acţiunea:

a) privind plata sau restituirea tarifului de transport, a tarifelor accesorii ori a tarifelor suplimentare sau privind rectificarea în caz de aplicare incorectă a unui tarif ori de greşală de calcul sau de încasare, din ziua plăţii sau, dacă nu s-a făcut plata, din ziua în care plata ar trebui să fie făcută;

b) privind plata unui supliment de tarif reclamat de organele vamale sau de alte organe abilitate prin lege, din ziua cererii acestora.

c) în toate celelalte cazuri privind transportul călătorilor din ziua expirării valabilităţii legitimaţiei de călătorie.

(4) Ziua indicată ca punct de începere a prescripţiei nu este niciodată cuprinsă în termen.

(5) În caz de reclamaţie adresată operatorului de transport feroviar, în conformitate cu art.29, însoţită de documentele justificative necesare, prescripţia se suspendă până la rezolvarea reclamaţiei sau până la expirarea termenului de 30 de zile în care ar fi fost obligat să o rezolve.

a) În ziua în care operatorul de transport feroviar respinge în scris reclamația acesta îi restituie documentele. În caz de acceptare parțială a reclamației, prescripția reîncepe să curgă pentru partea de reclamație care rămâne în litigiu.

b) Dovada primirii reclamației sau a răspunsului, precum și a restituirii documentelor, revine în sarcina părții care invocă acest fapt.

c) După încetarea suspendării, prescripția își reia cursul, socotindu-se și timpul curs înainte de suspendare.

d) Prescripția nu se va împlini totuși înainte de expirarea unui termen de 6 luni, socotit de la încetarea cauzei de suspendare.

(6) Reclamațiile ulterioare având același obiect nu suspendă prescripția.

(7) Dacă un termen trebuie să ia sfârșit într-o sâmbătă ori duminică sau într-o zi de sărbătoare legală, expirarea lui se prelungește până la prima zi lucrătoare care urmează.”

35. La Anexă, articolul 34 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 34 Condițiile de acceptare la transport

(1) Operatorul de transport feroviar poate accepta la transport orice mărfuri al căror transport nu este interzis prin dispoziții legale.

(2) Mărfurile pentru care sunt stabilite condiții speciale prin dispoziții legale pot fi transportate în condițiile prevăzute de aceste dispoziții.

(3) Mărfurile periculoase sunt admise la transport în condițiile Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID) – Apendice C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF).”

36. La Anexă, articolul 35 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 35
Comandarea transporturilor**

(1) Transportul va fi solicitat prin comandă scrisă adresată operatorului de transport feroviar conform reglementărilor proprii ale operatorilor de transport feroviar.

(2) Comanda trebuie să conțină cel puțin următoarele indicații: stația de expediere, stația de destinație, felul mărfii, cantitatea, data și locul unde are loc încărcarea, tipul mijloacelor de transport, rechizitele de încărcare necesare.

(3) Locul unde se depune comanda și condițiile de depunere și executare a acesteia se stabilesc de către operatorii de transport feroviar prin reglementări proprii.

(4) Acceptarea comenzii de către operatorul de transport feroviar se confirmă prin semnătură și ștampilă sau prin mijloace electronice.

(5) Prin convenții încheiate cu clienții, operatorii de transport feroviar pot stabili condiții specifice privind comandarea transporturilor.”

37. La Anexă, articolul 36 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 36
Predarea la transport, încărcarea și descărcarea mărfurilor**

(1) Prin expediție se înțelege marfa încărcată în mijlocul de transport cu respectarea prevederilor prezentului regulament, însoțită de scrisoarea de trăsură. Expediție este și vehiculul feroviar care circulă pe roți proprii însoțit de scrisoare de trăsură.

(2) Predarea-primirea expedițiilor se va efectua în cadrul programului de lucru al operatorului de transport feroviar în locul și condițiile stabilite prin comandă sau prin convenții încheiate între operatorii de transport feroviar și clienți.

(3) Expeditorul răspunde de exactitatea și identitatea mărfurilor ce se expediază în raport cu datele înscrise în actele de livrare și în scrisoarea de trăsură, precum și de integritatea mărfurilor încărcate de el în mijloacele de transport.

(4) Expeditorul și operatorul de transport feroviar convin cine execută încărcarea și descărcarea mărfii. În lipsa unei convenții,

încărcarea și descărcarea revine operatorului de transport feroviar pentru colete, în timp ce pentru vagoane complete și unități de transport intermodal încărcarea îi incumbă expeditorului și descărcarea destinatarului.

(5) Cu excepția cazului în care încărcarea se face de operatorul de transport feroviar, expeditorul mărfii răspunde de toate consecințele unei încărcări defectuoase a mijloacelor de transport și trebuie să repare prejudiciul suferit din această cauză, chiar dacă încărcarea s-a făcut de altă persoană în numele expeditorului.

(6) Încărcarea vagoanelor de marfă, dimensiunile încărcăturii, modul de încărcare și stivuire a încărcăturii, asigurarea încărcăturilor și transporturile excepționale se efectuează conform prevederilor Acordului asupra schimbului și utilizării vagoanelor de marfă între întreprinderilor feroviare (RIV) - anexa nr. II „Încărcarea vagoanelor de marfă (prescripții de încărcare)”.

(7) Transportul mărfurilor perisabile și al vietăților se face în conformitate cu prevederile legilor speciale în vigoare. Condițiile speciale și tehnologia de transport pe calea ferată sunt cele stabilite prin Normele uniforme.

(8) Expedițiile transportate în condiții speciale se pot tarifa după tarife speciale.

(9) Vagoanele, unitățile de transport intermodal și rechizitele de încărcare care aparțin operatorului de transport feroviar ce se pun la dispoziția expeditorului pentru încărcare trebuie să fie în bună stare, curate și corespunzătoare cu natura mărfii ce urmează a fi încărcată.

(10) Expeditorul trebuie să verifice dacă mijloacele de transport și rechizitele de încărcare puse la dispoziția sa, corespund transportului în bune condiții.

(11) Dacă expeditorul încarcă mijlocul de transport sau folosește rechizitele de încărcare fără obiecțiuni, operează prezumția că acestea au fost corespunzătoare. Expeditorul răspunde de consecințele utilizării unor mijloace de transport nepotrivite cu felul mărfii și cu modul de prezentare a acesteia, chiar după predarea acestora către operatorul de transport feroviar.

(12) Operatorul de transport feroviar îi avizează pe expeditori sau destinatari despre punerea la dispoziție a mijloacelor de transport pentru încărcare, respectiv descărcare. Modul și condițiile de avizare se stabilesc de către operatorul de transport feroviar în reglementările proprii. Operatorul de transport feroviar nu este obligat să obțină de la

clienți o confirmare a avizării punerii mijloacelor de transport la dispoziție, cu excepția cazurilor în care a convenit contrariul.

(13) Mijloacele de transport încărcate trebuie să fie predate de expeditor operatorului de transport feroviar cu ușile, clapele sau gurile de golire închise, părțile mobile și rechizitele montate.

(14) În cazurile și condițiile prevăzute în Normele uniforme, operatorul de transport feroviar se îngrijește de dezinfectarea, dezinsectizarea, curățarea și spălarea vagoanelor care aparțin acestuia, pe cheltuiala clientului.

(15) Transbordarea/transvazarea mărfurilor între vagoane de ecartament diferit ori în cazul defectării vagoanelor sau în orice altă împrejurare impusă de condițiile de exploatare se execută de către operatorul de transport feroviar ori agenți autorizați, în baza unei convenții încheiate cu operatorul de transport feroviar. Transbordarea/transvazarea mărfurilor care necesită mijloace sau condiții speciale ori care prezintă un pericol deosebit pentru cei care le manipulează se efectuează, la cererea operatorului de transport feroviar, de către expeditor, destinatar sau de agenți autorizați.

(16) În cazul în care operațiile de încărcare, descărcare sau transbordare /transvazare a mărfurilor se efectuează de către expeditor, destinatar ori de către agenți autorizați, aceștia răspund pentru degradarea mărfurilor, mijloacelor de transport, rechizitelor sau a instalațiilor operatorilor de transport feroviar produse din culpa lor, precum și pentru pierderea părților mobile datorită nemontării lor după încărcare, descărcare sau transbordare /transvazare.”

38. La Anexă, articolul 37 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 37

Încheierea contractului de transport

(1) Contractul de transport reprezintă înțelegerea dintre operatorul de transport feroviar și client, prin care primul se angajează să transporte marfa, cu titlu oneros, la locul de destinație și să o predea destinatarului.

(2) Contractul de transport se consideră încheiat dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) operatorul de transport feroviar a primit marfa încărcată în mijlocul de transport, cu respectarea prevederilor prezentului regulament, sau în vehiculul feroviar care circulă pe roți proprii, după

caz, însoțit de scrisoarea de trăsură completată de expeditor în rubricile care îi sunt rezervate și semnată de către acesta;

b) operatorul de transport feroviar a aplicat ștampila cu data pe toate exemplarele scrisorii de trăsură; data imprimată prin alte mijloace tehnice echivalează cu ștampila operatorului de transport feroviar.

(3) Inexactitățile din scrisoarea de trăsură sau pierderea acesteia nu afectează existența și nici valabilitatea contractului de transport, care rămâne supus dispozițiilor prezentului regulament.”

39. La Anexă, articolul 38 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 38 Scrisoarea de trăsură

(1) Pentru expedițiile de vagoane, unitățile de transport intermodal și coletărie, documentul de transport este scrisoarea de trăsură.

(2) Modelele scrisorii de trăsură și modul de completare a acestora se stabilesc prin Normele uniforme.

(3) Scrisoarea de trăsură trebuie să cuprindă următoarele mențiuni obligatorii:

- a) data întocmirii;
- b) numele și adresa expeditorului; ca expeditor trebuie să fie înscrisă o singură persoană fizică sau juridică;
- c) denumirea stațiilor de expediție și destinație conform nomenclatorului stațiilor de cale ferată;
- d) numele și adresa destinatarului; se admite numele unei singure persoane fizice sau juridice;
- e) numărul și seria sigiliilor aplicate;
- f) denumirea mărfii și modul de ambalare, iar pentru mărfurile periculoase denumirea prevăzută de Regulamentul privind transportul internațional al mărfurilor periculoase (RID) – Apendice C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF);
- g) enumerarea detaliată a anexelor la scrisoarea de trăsură necesare formalităților administrative în parcurs;
- h) numărul mijlocului de transport și, după caz, și al unității de transport intermodal;
- i) masa brută a mărfii și alte elemente de calcul care să permită determinarea cantității de marfă a expediției exprimată sub alte forme;
- j) mențiunea privind modul de plată;

k) indicația că transportul este supus, în pofida oricărei clauze contrarii, prezentului regulament;

l) numele și adresa operatorului de transport feroviar care a încheiat contractul de transport.

(4) Nu este permisă utilizarea altui document de transport decât scrisoarea de trăsură.

(5) Pentru fiecare expediție trebuie întocmită o singură scrisoare de trăsură. Dacă nu există o convenție contrară între expeditor și operatorul de transport feroviar, una și aceeași scrisoare de trăsură se referă numai la încărcătura unui singur vagon, a unei unități de transport intermodal sau a unei expediții de coletărie.

(6) Totuși cu o singură scrisoare de trăsură pot fi predate la transport:

a) obiecte indivizibile și de dimensiuni excepționale a căror încărcare necesită mai mult de un vagon;

b) mărfuri încărcate în mai multe vagoane, dacă dispozițiile speciale ale traficului și ale tarifelor permit aceasta pentru întregul parcurs. În acest caz, grupul de vagoane constituie o expediție distinctă. Dispozițiile ulterioare date de expeditor nu trebuie să aibă ca efect despărțirea vagoanelor predate la transport cu o singură scrisoare de trăsură.

(7) Nu pot fi predate la transport cu o singură scrisoare de trăsură:

a) mărfurile care, datorită naturii lor, nu pot fi încărcate în comun cu alte mărfuri în același vagon;

b) mărfurile admise la transport în anumite condiții când încărcarea lor în comun cu alte mărfuri este interzisă prin Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID) – Apendice C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF);

c) mărfurile a căror încărcare în comun ar contraveni normelor legale în vigoare;

d) mărfurile a căror încărcare este efectuată de operatorul de transport feroviar, cu cele a căror încărcare este în sarcina expeditorului.

(8) Pentru expedițiile care circulă de pe linii cu ecartament normal pe linii cu ecartament îngust și invers, numărul scrisorilor de trăsură este cel determinat de numărul vagoanelor de ecartament normal.

(9) Modul de lucru și răspunderile în cazul utilizării scrisorii de trăsură electronice se stabilesc prin Normele uniforme.

40. La Anexă, articolul 39 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 39

Răspunderea pentru mențiunile din scrisoarea de trăsură

(1) Expeditorul răspunde pentru toate cheltuielile și pagubele suportate de operatorul de transport feroviar din cauza:

a) înscrierii de către expeditor în scrisoarea de trăsură a unor mențiuni incorecte, inexacte, incomplete sau înscrise în altă parte decât în locul rezervat fiecăreia dintre ele;

b) omiterii de către expeditor a unor mențiuni prevăzute de Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID) – Apendice C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF);

(2) Pentru expedițiile încărcate de expeditor, mențiunile din scrisoarea de trăsură referitoare la masa mărfii sau la numărul coletelor nu fac dovada împotriva operatorului de transport feroviar decât în condițiile prezentului regulament.”

41. La Anexă, articolul 40 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 40

Plata prestației de transport

(1) Tarifele de transport, tarifele accesorii, tarifele vamale, tarifele suplimentare și alte tarife survenite din momentul încheierii contractului de transport pentru prestația de transport sunt plătite de către expeditor, dacă nu există o convenție contrară între expeditor și operatorul de transport feroviar.

(2) Atunci când, în baza unei convenții între expeditor și operatorul de transport feroviar, tarifele sunt puse în sarcina destinatarului și când destinatarul nu a ridicat scrisoarea de trăsură și nici nu a modificat contractul de transport, expeditorul rămâne obligat la plata tarifelor.

(3) Dacă prețul de transport nu poate fi stabilit exact în momentul predării mărfii la transport, operatorul de transport feroviar are dreptul să pretindă drept garanție depunerea unei sume reprezentând aproximativ aceste cheltuieli. Decontarea cu expeditorul se face după eliberarea expediției în stația de destinație.

(4) Plata către operatorul de transport feroviar se face, după caz:

a) cu ocazia încheierii contractului de transport;

b) la eliberarea expediției;

c) periodic, prin facturare, atunci când există o convenție în acest sens.

(5) În cazul întârzierii plății prestației de transport, operatorul de transport feroviar este în drept:

a) să perceapă majorări de întârziere conform tarifelor proprii sau convențiilor încheiate;

b) să refuze transporturile.

(6) Amenzile vamale sau ale altor autorități administrative, stabilite în contul operatorului de transport feroviar din culpa expeditorului ori a destinatarului, se încasează de la expeditor sau destinatar, după caz.”

42. La Anexă, articolul 42 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 42 Ramburse și deburse

(1) Expeditorul poate încărca expediția sa cu un ramburs până la o valoare egală cu valoarea mărfii.

(2) Valoarea rambursului trebuie pusă la dispoziția expeditorului în termen de 30 de zile de la achitarea lui de către destinatar.

(3) Dacă marfa a fost eliberată destinatarului fără să se fi încasat în prealabil rambursul, operatorul de transport feroviar este obligat să plătească expeditorului valoarea pagubei până la maximum suma rambursului, păstrându-și dreptul său de acțiune contra destinatarului.

(4) Debursele se efectuează pentru executarea unor operațiuni legate de marfa transportată.

(5) Transporturile încărcate cu ramburse și deburse sunt supuse perceperii unor tarife.

(6) Rambursele și debursele se admit în conformitate cu prevederile Normelor uniforme.”

43. La Anexă, articolul 43 va avea următorul cuprins:**„ARTICOLUL 43****Starea, ambalarea și marcarea mărfii**

(1) Când natura mărfii, conform reglementărilor în vigoare, cere ca aceasta să fie ambalată, expeditorul trebuie să o protejeze astfel încât să fie ferită de pierderea totală sau parțială, precum și de avarii în timpul transportului și să nu poată pricinui pagube persoanelor, mediului, instalațiilor căii ferate ori celorlalte mărfuri. Expeditorul trebuie să folosească ambalajele care corespund standardelor ori altor norme tehnice sau legale în vigoare.

(2) Când marfa prezentată la transport sau ambalajul acesteia prezintă semne vizibile de deteriorare, degradare, operatorul de transport feroviar poate pretinde expeditorului să ia asupra sa răspunderea, făcând mențiuni în acest sens în scrisoarea de trăsură.

(3) Ambalajul se consideră suficient în cazul în care se apreciază că el protejează marfa, de la predarea ei la transport până la eliberarea ei destinatarului, de riscurile inerente la transport și de consecințele lor.

(4) Dacă, ținând seama de dispozițiile de mai sus, se apreciază că ambalarea este necesară, operatorul de transport feroviar poate să refuze expediția chiar și atunci când expeditorul recunoaște, sub semnătură în scrisoarea de trăsură, lipsa, insuficiența sau defectuoșitatea ambalajului.

(5) Expeditorul este răspunzător de consecințele lipsei, insuficienței sau defectuoșității ambalajului, conform mențiunilor din scrisoarea de trăsură, inclusiv de viciile ascunse ale ambalajului. Expeditorul este obligat să repare paguba suferită de operatorul de transport feroviar din această cauză.

(6) Mărfurile care prin natura lor nu au nevoie de ambalaj se primesc la transport neambalate. Operatorul de transport feroviar poate să pretindă ca aceste mărfuri neambalate să fie prezentate la transport în unități de manipulare mai mari, respectiv legături, pachete, palete, containere, o anumită masă pe colet și alte modalități care facilitează operațiile de manipulare.

(7) La expedițiile de vagoane complet acoperite sau de unități de transport intermodal, expeditorul trebuie să introducă în interiorul acestora datele de identificare a expediției, care să corespundă cu cele din scrisoarea de trăsură.

(8) La expedițiile de coletărie, expeditorul este obligat să aplice pe fiecare colet etichete de identificare sau inscripții exterioare distincte, care nu se pot șterge, fixate rezistent, care să nu permită confuzii și să corespundă datelor din scrisoarea de trăsură. Fiecare colet va avea înscris cât mai vizibil un număr de ordine, masa netă și brută.

(9) La expedițiile de vagoane sau unități de transport intermodal, expeditorul este obligat să aplice pe ambele părți ale acestora, în locurile special stabilite, etichete care să permită identificarea transportului. Operatorul de transport feroviar poate pretinde folosirea unor etichete tipizate, conform Normelor uniforme.

(10) Dacă la transportul unor mărfuri sunt necesare măsuri speciale de manipulare, depozitare și precauție, în funcție de natura lor, expeditorul trebuie să aplice etichete sugestive, care să indice modul de manipulare și depozitare a mărfurilor. Operatorul de transport feroviar poate pretinde folosirea unor etichete tipizate.

(11) Coletele, paletele, unitățile de transport intermodal și vagoanele cu etichete sau inscripții vechi neîndepărtate nu se primesc la transport.

(12) Mărfurile ce se transportă în vrac în vagoane descoperite trebuie astfel însemnate sau marcate de expeditor, încât sustragerea din conținut să nu fie posibilă fără urme vizibile.

(13) Expeditorul este obligat să se conformeze prescripțiilor vamale sau ale altor autorități administrative privitoare la ambalaj și la acoperirea cu prelate a mărfurilor.”

44. La Anexă, articolul 44 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 44 Aplicarea sigiliilor

(1) Expeditorul trebuie să aplice sigilii proprii la toate sistemele de închidere – deschidere care permit accesul în interiorul vagoanelor acoperite, unităților de transport intermodal, boxpaletelor cu capac, mijloacelor acoperite cu prelate și alte dispozitive ce se sigilează, încărcate de el. Pentru expedițiile însoțite nu este obligatorie sigilarea.

(2) Sigiliile trebuie astfel confecționate și aplicate, încât să nu permită înlocuirea sau violarea lor fără urme vizibile.

(3) Operatorul de transport feroviar aplică sigiliile sale ori de câte ori consideră că este în interesul său să execute sigilarea.

(4) Operatorul de transport feroviar acceptă numai sigiliile aplicate de expeditor, care au fost omologate de Autoritatea Feroviară Română - AFER.

(5) Operatorul de transport feroviar poate să refuze la transport expedițiile ale căror sigilii aplicate de expeditor sau de alte organe abilitate prin lege sunt deteriorate sau incorect aplicate.

(6) Operatorul de transport feroviar poate admite folosirea de către expeditor a unor încuietori speciale, omologate de Autoritatea Feroviară Română - AFER.”

45. La Anexă, articolul 45 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 45

Dreptul operatorului de transport feroviar de a efectua verificări

(1) Operatorul de transport feroviar are dreptul să verifice, în orice moment al derulării contractului de transport, dacă au fost respectate condițiile de transport și dacă expediția corespunde cu mențiunile înscrise în scrisoarea de trăsură de către expeditor. Atunci când verificarea se referă la conținutul expediției, aceasta se face, pe cât posibil, în prezența celui în drept. În cazul în care acest lucru nu este posibil, verificarea se face în prezența organelor de poliție sau a unui specialist autorizat ori a doi martori care nu sunt salariați ai operatorului de transport feroviar.

(2) Dacă expediția nu corespunde cu mențiunile făcute în scrisoarea de trăsură sau dacă prevederile referitoare la transportul de mărfuri admise în anumite condiții nu au fost respectate, rezultatul verificării trebuie menționat pe fila scrisorii de trăsură care însoțește marfa și pe duplicatul scrisorii de trăsură, dacă aceasta se mai află în posesia operatorului de transport feroviar. În acest caz, cheltuielile ocazionate de verificare grevează marfa, dacă ele nu au fost plătite imediat.

(3) În cazul în care se constată la colete, la mijlocul de transport, la sigilii, la semnele de marcaj sau la mărfuri urme de violare, pierderi, scurgeri, alterări, avarieri, substituirii, diluări, diferențe de masă peste toleranțele legale, se verifică conținutul expediției. Expeditorul sau destinatarul trebuie să fie invitat la verificarea conținutului expediției, astfel cum aceasta are loc în stația de expediere, în parcurs sau în stația de destinație. Dacă cel invitat nu se prezintă, verificarea se face de către operatorul de transport feroviar în prezența organelor de poliție sau a unui specialist autorizat ori a doi martori care nu sunt salariați ai

operatorului de transport feroviar. Rezultatul verificării se consemnează într-un proces-verbal de constatare. Cheltuielile produse cu verificarea se suportă, după caz, de expeditor sau destinatar, în afară de cazul în care verificarea se face din culpa operatorului de transport feroviar.

(4) Când în urma verificării se constată o altă masă, o altfel de marfă sau elemente care modifică prețul prestației de transport, operatorul de transport feroviar are dreptul să recalculeze tarifele și să perceapă diferențele.

(5) Masa constatată de către operatorul de transport feroviar rămâne determinantă pentru calcularea prețului prestației de transport.

(6) Când, cu ocazia verificărilor, se constată pagube, se precizează toate elementele necesare calculului despăgubirilor.”

46. La Anexă, articolul 46 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 46 Supraîncărcături

(1) Se consideră *supraîncărcătură* cantitatea de marfă care depășește limita de încărcare admisă în funcție de caracteristicile constructive ale vagonului, respectiv de sarcina admisă pe osie ori pe metru liniar de vagon. Se consideră, de asemenea, supraîncărcătură depășirea limitei de încărcare a unităților de transport intermodal, a paletelor care aparțin operatorului de transport feroviar sau a celor aparținând clienților pe care le manipulează operatorul de transport feroviar.

(2) Supraîncărcătura constatată în stația de expediere trebuie să fie descărcată de expeditor.

(3) Supraîncărcătura constatată în parcurs se descarcă de expeditor sau operatorul de transport feroviar, pe cheltuiala expeditorului. Supraîncărcătura descărcată se pune la dispoziția expeditorului.

(4) Dacă cel îndreptățit dispune ca supraîncărcătura să fie expediată la stația de destinație a încărcăturii principale, la o altă stație de destinație sau să fie înapoiată la stația de expediere, aceasta se tratează ca o expediție distinctă.”

47. La Anexă, articolul 47 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 47
Tarife suplimentare**

(1) Operatorul de transport feroviar poate percepe tarife suplimentare pentru diverse acțiuni sau inacțiuni ale expeditorului ori destinatarului, după caz, cum ar fi:

a) declararea incorectă, inexactă sau incompletă a mărfurilor acceptate la transport;

b) depășirea limitei de încărcare, când mijlocul de transport a fost încărcat de expeditor;

c) necurățirea mijloacelor de transport după descărcare sau nemontarea părților mobile ale acestora la locul lor sau neînălțurarea etichetelor și sigiliilor;

d) falsa declarare a masei mărfurilor;

e) alte cauze prevăzute în tariful operatorului de transport feroviar.

(2) Nu se percep tarife suplimentare în cazul în care supraîncărcarea a intervenit în parcurs din cauza influențelor atmosferice, dacă se dovedește că încărcătura nu depășea limita de încărcare în momentul predării la transport.”

48. La Anexă, articolul 48 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 48
Documente pentru formalitățile administrative**

(1) Expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de trăsură documentele necesare pentru îndeplinirea formalităților vamale, fiscale, de poliție, sanitar-veterinare, fitosanitare sau reglementate de alte autorități administrative, care trebuie îndeplinite înainte de eliberarea mărfii. Aceste documente trebuie să se refere numai la mărfurile care fac obiectul aceleiași scrisori de trăsură, dacă normele autorităților administrative nu dispun altfel.

(2) Dacă expeditorul asistă el însuși la îndeplinirea formalităților cerute de organele vamale sau de alte autorități administrative ori este reprezentat printr-un mandatar, este de ajuns ca aceste documente să fie prezentate cu ocazia îndeplinirii formalităților menționate. În acest caz, expeditorul va înscrie în rubrica corespunzătoare din scrisoarea de trăsură cine și unde îndeplinește formalitățile.

(3) Operatorul de transport feroviar nu este obligat să verifice dacă documentele prezentate sunt suficiente și exacte, cu excepția cazurilor prevăzute în reglementările în vigoare.

(4) Expeditorul răspunde față de operatorul de transport feroviar pentru orice pagube care rezultă din lipsa, insuficiența sau inexactitatea acestor documente și pentru neefectuarea mențiunilor în scrisoarea de trăsură, în afară de cazul în care operatorul de transport feroviar este în culpă.

(5) Operatorul de transport feroviar este răspunzător pentru consecințele pierderii sau utilizării incorecte a documentelor menționate în scrisoarea de trăsură și care o însoțesc sau care îi sunt înmânate, cu excepția cazului când pierderea sau paguba ocazionată de utilizarea incorectă a documentelor a fost cauzată de împrejurări pe care operatorul de transport feroviar nu putea să le evite și ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina.”

49. La Anexă, articolul 49 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 49

Îndeplinirea formalităților administrative

(1) În cursul transportului, formalitățile cerute de organele vamale sau de alte organe abilitate prin lege se îndeplinesc de operatorul de transport feroviar, fără garantarea plății taxelor vamale. Operatorul de transport feroviar poate să încredințeze această sarcină unui mandatar.

(2) În îndeplinirea acestor formalități, operatorul de transport feroviar răspunde de culpa sa sau a mandatarului său. Totuși eventuala despăgubire nu poate să o depășească pe cea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

(3) Expeditorul, printr-o mențiune făcută în scrisoarea de trăsură, sau destinatarul, în cazul în care are dreptul să modifice contractul de transport, poate cere:

a) să asiste el însuși la aceste formalități sau să fie reprezentat de un mandatar;

b) să îndeplinească el însuși aceste formalități sau să fie îndeplinite de un mandatar;

c) să plătească taxele vamale, alte tarife și cheltuieli, când asistă, el însuși sau mandatarul său, la formalități ori le îndeplinește, în condițiile legii. Nici expeditorul și nici destinatarul, care au dreptul la dispoziție, nici mandatarul lor nu pot lua în primire marfa decât în condițiile legii.

(4) Dacă, pentru îndeplinirea formalităților cerute de autoritățile vamale sau de alte autorități administrative, expeditorul a desemnat un loc în care prescripțiile în vigoare nu permit să fie îndeplinite sau dacă el a indicat pentru aceste formalități orice alt mod de a proceda, care nu poate fi executat, operatorul de transport feroviar procedează în modul pe care îl consideră cel mai favorabil intereselor persoanei în drept și comunică expeditorului măsurile luate.

(5) Dacă în termenul fixat la art. 59, în stația de destinație, cel în drept nu a îndeplinit formalitățile vamale și nu a ridicat scrisoarea de trăsură, expediția de consideră împiedicată la eliberare, procedându-se conform prezentului regulament.

(6) Expedițiile sosite în stația de destinație nevămuite se avizează către destinatar și stau la dispoziția lui în condițiile art. 51, până ce acesta obține liberul de vamă conform legii. Pentru executarea în stația de destinație a altor formalități administrative se procedează similar.

(7) Destinatarul poartă răspunderea integrală pentru prejudiciile produse operatorului de transport feroviar ca urmare a neîndeplinirii obligațiilor care îi revin conform reglementările vamale.”

50. La Anexă, articolul 50 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 50

Termenul de executare a contractului de transport

(1) Expeditorul și operatorul de transport feroviar convin asupra termenului de executare a contractului de transport. În lipsa unei convenții se aplică prevederile de mai jos. Termenul de executare a contractului de transport începe să curgă de la ora 00.00 a zilei următoare celei de primire a mărfii la transport și însumează:

- a) termenul de expediere care este de 24 de ore;
- b) termenul de transport, pentru fiecare fracțiune indivizibilă de 400 km, care este de 48 ore;
- c) termenul suplimentar de 24 de ore, care se aplică o singură dată, pentru trecerea de pe liniile principale pe liniile secundare sau înguste și invers; liniile principale se publică de către operatorul de transport feroviar;
- d) alte termene suplimentare stabilite prin Normele uniforme.

(2) Distanțele se raportează la itinerarul convenit, iar în lipsa acestuia, la itinerarul cel mai scurt posibil.

(3) Termenul de executare a contractului de transport se prelungește, cu excepția cazurilor imputabile operatorului de transport feroviar, cu durata staționării necesare pentru:

- a) verificarea expediției;
- b) îndeplinirea formalităților cerute de organele vamale sau de alte autorități administrative;
- c) modificarea contractului de transport;
- d) tratamente speciale ce trebuie acordate mărfii;
- e) transbordarea sau refacerea unei încărcături efectuate defectuos de către expeditor;
- f) continuarea transportului pe mare, pe căi navigabile interioare sau cu mijloace rutiere, dacă nu există legătură feroviară;
- g) pentru alte cazuri prevăzute în Normele uniforme;
- h) orice întrerupere a traficului, care împiedică în mod temporar începerea sau continuarea transportului, cum ar fi: calamități naturale, evenimente de cale ferată, incendii, greve și alte situații excepționale. Cauza și durata acestor prelungiri trebuie să fie menționate de operatorul de transport feroviar în scrisoarea de trăsură. Dacă este cazul, ele pot fi dovedite și prin alte mijloace.

(4) Termenul de executare a contractului de transport se suspendă sâmbăta, duminica și în zilele de sărbători legale, atunci când operatorul de transport feroviar nu lucrează în aceste zile, dacă acest fapt a fost făcut public și dacă nu a fost prevăzut altfel în contractul de transport.

(5) Când termenul de executare a contractului de transport ia sfârșit după ora de terminare a programului de lucru al operatorului de transport feroviar din stația de destinație, expirarea acestui termen se amână până la trecerea a două ore de la ora când se reîncepe programul de lucru și dacă nu a fost prevăzut altfel în contractul de transport.

(6) În cadrul termenului de executare a contractului de transport, expediția trebuie să sosească în stația de destinație și să fie avizată destinatarului. Pentru expedițiile care nu pot ajunge în stația de destinație, deoarece liniile de descărcare ale destinatarului sunt inaccesibile din culpa lui, termenul de executare a contractului de transport se încheie odată cu avizarea destinatarului asupra opririi din această cauză a transportului în parcurs. În acest caz mijloacele de transport stau la dispoziția clienților în condițiile art. 51. Durata staționării trebui să fie menționată de operatorul de transport feroviar în

scrisoarea de trăsură. Dacă este cazul, aceasta poate fi dovedită prin alte mijloace.

(7) Pentru expedițiile de coletărie, mărfuri perisabile și vietăți, precum și pentru alte tipuri de expediții, prin Normele uniforme se pot stabili și alte termene de executare a contractului de transport.”

51. La Anexă, articolul 51 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 51

Tarife de utilizare a mijloacelor de transport aflate la dispoziția clientului

(1) Pe durata cât mijloacele de transport și rechizitele stau la dispoziția clientului pentru încărcare, descărcare, transbordare, aranjarea încărcăturii, pentru dispunerea măsurilor privind împiedicarea la transport, împiedicarea la eliberare, executarea dispozițiilor ulterioare, executarea operațiilor administrative, vămuire, operatorul de transport feroviar are dreptul să perceapă tarife de utilizare.

(2) Pentru mijloacele de transport și rechizitele de încărcare aparținând operatorilor de transport feroviar străini se pot percepe tarife de utilizare ținând seama de chiriile stabilite în traficul internațional.

(3) Modul și condițiile de aplicare și percepere a tarifelor de utilizare se stabilesc de către operatorul de transport feroviar.

(4) Dacă nu există o convenție contrară, tarifele de utilizare se plătesc de expeditor sau destinatar astfel cum mijloacele de transport au stat la dispoziția acestora.

(5) Evidența mijloacelor de transport puse la dispoziția clienților în vederea calculării tarifului de utilizare se ține de operatorul de transport feroviar.”

52. La Anexă, articolul 52 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 52

Eliberarea expediției

(1) Prin *eliberarea expediției la destinație* se înțelege îndeplinirea cumulativă a următoarelor:

a) predarea mărfii încărcată în mijlocul de transport, cu respectarea prevederilor prezentului regulament, sau a vehiculului feroviar care circulă pe roți proprii;

b) plata creanțelor ce decurg din contractul de transport;

c) remiterea scrisorii de trăsură destinatarului.

(2) Eliberarea expediției se face pe baza semnăturii de primire a destinatarului.

(3) Sunt asimilate eliberării expediției, când sunt efectuate conform normelor legale:

a) predarea mărfii către autoritățile vamale sau fiscale, în antrepozitele lor, când acestea nu se găsesc sub paza operatorului de transport feroviar;

b) antrepozitarea la operatorul de transport feroviar a mărfii sau depozitarea ei la expediționari, comisionari ori într-un antrepozit public.

(4) Prin convenții operatorul de transport feroviar stabilește împreună cu destinatarul locul și condițiile de predare-primire a expediției.

(5) După sosirea în stația de destinație, destinatarul poate cere operatorului de transport feroviar să-i remită scrisoarea de trăsură și să îi elibereze expediția. Dacă este constatată pierderea mărfii sau dacă marfa nu a sosit la expirarea termenului de executare a contractului de transport, destinatarul poate să-și valorifice în nume propriu, față de operatorul de transport feroviar, drepturile care derivă din prevederile contractului de transport.

(6) Destinatarul trebuie să descarce complet mijloacele de transport, să le curețe de orice resturi care provin de la marfa descărcată, să îndepărteze sigiliile și etichetele vechi, să închidă ușile și clapele, să monteze părțile mobile ale vagoanelor înainte de a le preda operatorului de transport feroviar. Operatorul de transport feroviar poate face aceste operații pe cheltuiala destinatarului.

(7) Dacă o parte din mărfurile menționate în scrisoarea de trăsură lipsește sau sunt avariate la eliberare, totalul sumelor care rezultă din scrisoarea de trăsură trebuie să fie plătit. Destinatarul are dreptul de a reclama restituirea tarifelor pentru mărfurile nelivrate.

(8) Operatorul de transport feroviar are asupra mărfurilor transportate drepturile unui creditor gajist pentru totalitatea creanțelor ce i se cuvin din executarea transportului respectiv, precum și pentru creanțe provenite din transporturi anterioare. Aceste drepturi subzistă atâta timp cât marfa se găsește în posesia operatorului de transport feroviar sau a unei terțe persoane ce o deține în numele lui.

53. La Anexă, articolul 53 va avea următorul cuprins:**„ARTICOLUL 53****Constatarea pierderii sau a avarierii mărfii**

(1) Când o pierdere parțială sau o avariere este descoperită ori presupusă de operatorul de transport feroviar sau când ea este susținută cu probe de cel îndreptățit care o invocă, trebuie să se întocmească fără întârziere și, dacă este posibil, în prezența celui îndreptățit, un proces-verbal prin care se constată starea mărfii, masa și, pe cât posibil, mărimea pagubei, cauza acesteia și momentul când s-a produs. O copie a acestui proces-verbal trebuie să fie înmănată gratuit celui îndreptățit.

(2) Când cel îndreptățit nu acceptă constatările din procesul-verbal, el poate cere ca starea și masa mărfii, precum și cauza și valoarea pagubei să fie constatate de un expert sau specialist numit de părți sau de un expert desemnat pe cale judecătorească.

(3) Cel îndreptățit poate, fără să facă nici o dovadă, să considere marfa ca pierdută când expediția nu a fost eliberată destinatarului sau nu a fost pusă la dispoziția lui în 30 de zile care urmează termenului de executare a contractului de transport.

(4) Pierderile totale descoperite sau invocate se cercetează de operatorul de transport feroviar, rezultatul investigațiilor comunicându-se celor interesați.

(5) Dacă cel îndreptățit a primit plata despăgubirii pentru marfa pierdută, acesta poate să ceară să fie avizat imediat în cazul în care marfa este găsită, dar nu mai târziu de 12 luni de la data primirii despăgubirii.

(6) În termen de 30 de zile de la primirea avizului de găsimare a mărfii, cel îndreptățit poate să ceară ca marfa să-i fie livrată, fără cheltuieli, fie în stația de expediție, fie în stația de destinație prevăzută în scrisoarea de trăsură, în schimbul restituirii despăgubirii pe care a primit-o și sub rezerva acordării tuturor drepturilor care decurg din eliberarea cu întârziere a mărfii.

(7) Când termenele de la alin. (3), (5) și (6) nu sunt respectate, operatorul de transport feroviar poate dispune de marfă fie prin utilizarea în interesul propriu, fie prin valorificare conform prevederilor legale.

(8) Sumele obținute din valorificarea mărfurilor, conform alin. (7), se fac venit al operatorului de transport feroviar.”

54. La Anexă, articolul 54 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 54
Rectificarea încasărilor**

(1) În caz de aplicare greșită a unui tarif sau de greșeală de calcul la încasarea tarifelor, ceea ce nu s-a încasat trebuie plătit și ceea ce s-a încasat în plus trebuie restituit.

(2) Suma neîncasată se plătește către operatorul de transport feroviar de către cel care are obligația de plată conform contractului de transport.

(3) Pentru sumele datorate în temeiul prezentului articol curg majorări de întârziere a plății, din ziua punerii în întârziere pentru plată sau din ziua reclamației ori, dacă nu a avut loc nici punerea în întârziere, nici reclamație, din ziua chemării în judecată. Sumele încasate în minus din culpa salariaților operatorilor de transport feroviar se vor achita de clientul care a efectuat plata inițial, fără dobândă. Dacă cel îndreptățit nu prezintă operatorului de transport feroviar documentele justificative necesare pentru tratarea definitivă a reclamației, într-un termen acceptabil care i s-a fixat, dobânzile nu curg de la expirarea termenului fixat și până la prezentarea efectivă a documentelor.”

55. La Anexă, articolul 55 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 55
Modificarea contractului de transport de către expeditor**

(1) Expeditorul poate să modifice contractul de transport prin dispoziții ulterioare, indicând:

- a) retragerea mărfii la stația de expediere;
- b) oprirea mărfii în parcurs;
- c) amânarea eliberării mărfii;
- d) eliberarea mărfii unei alte persoane decât destinatarului înscris în scrisoarea de trăsură;
- e) eliberarea mărfii la o altă stație decât stația de destinație înscrisă în scrisoarea de trăsură;
- f) înapoierea mărfii la stația de expediere.

(2) Operatorul de transport feroviar poate extinde dreptul expeditorului privind modificarea contractului de transport cu următoarele:

- a) stabilirea unui ramburs;
- b) majorarea, micșorarea sau anularea unui ramburs;
- c) preluarea în sarcina sa a tarifelor unei expediții nefrancate sau majorarea celor luate în sarcina sa.

(3) În nici un caz dispozițiile expeditorului nu trebuie să aibă ca efect divizarea expediției.

(4) Aceste dispoziții trebuie să fie date printr-o declarație în forma prevăzută de Normele uniforme.

Mențiunile din declarație trebuie efectuate și semnate de expeditor pe duplicatul scrisorii de trăsură ce trebuie prezentat operatorului de transport feroviar. Orice dispoziție dată într-o altă formă decât cea prevăzută este nulă.

(5) Când operatorul de transport feroviar dă curs dispozițiilor expeditorului fără să ceară prezentarea duplicatului, el este răspunzător față de client de paguba care ar rezulta din această cauză. Eventuala despăgubire nu trebuie să depășească despăgubirea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

(6) Dreptul expeditorului de a modifica contractul de transport, chiar dacă este în posesia duplicatului scrisorii de trăsură, se stinge în cazul în care expediția a fost eliberată destinatarului sau destinatarul și-a valorificat drepturile prevăzute la alin. (7) al art. 52.”

56. La Anexă, articolul 56 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 56

Modificarea contractului de transport de către destinatar

(1) Când expeditorul nu a luat în sarcina sa tarifele aferente transportului și nu a făcut în scrisoarea de trăsură mențiunea „destinatar neautorizat să dea dispoziții ulterioare”, destinatarul poate, prin dispoziții ulterioare, să modifice contractul de transport indicând:

- a) oprirea mărfii în parcurs;
- b) amânarea eliberării mărfii;
- c) eliberarea mărfii în stația de destinație unei alte persoane decât destinatarul înscris în scrisoarea de trăsură;
- d) modul de îndeplinire a formalităților vamale sau ale altor autorități administrative.

(2) Aceste dispoziții trebuie să fie date printr-o declarație în forma prevăzută de Normele uniforme. Mențiunile din declarație trebuie efectuate și semnate de destinatar pe duplicatul scrisorii de trăsură ce trebuie prezentat operatorului de transport feroviar. Orice dispoziție dată

într-o altă formă decât cea prevăzută este nulă. Dreptul destinatarului de a modifica contractul de transport se stinge în cazul în care:

- a) a ridicat scrisoarea de trăsură;
- b) a acceptat marfa;
- c) și-a valorificat drepturile în conformitate cu alin. (5) al art. 52;
- d) a indicat o persoană și aceasta a ridicat scrisoarea de trăsură sau și-a valorificat dreptul în conformitate cu alin. (5) al art. 52.

(3) Dacă destinatarul a dispus ca marfa să fie eliberată unei alte persoane, aceasta nu este autorizată să modifice contractul de transport.

57. La Anexă, articolul 57 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 57

Executarea dispozițiilor ulterioare

(1) Operatorul de transport feroviar nu poate refuza executarea dispozițiilor ulterioare date de expeditor sau destinatar, nici nu poate întârzia executarea lor, în afară de cazurile în care:

- a) executarea nu mai este posibilă în momentul în care dispozițiile sosesc la stația care trebuie să le execute;
- b) executarea este de natură a perturba serviciul programat al exploatării;
- c) executarea este contrară actelor normative în vigoare;
- d) valoarea mărfii, când este vorba de o schimbare a stației de destinație, nu acoperă, după aprecierea operatorului de transport feroviar, tarifele care vor greva marfa la sosirea la noua destinație, cu excepția cazului în care aceste tarife se plătesc sau plata lor se garantează imediat;
- e) plata prestației de transport se face printr-un terț și acesta nu și-a dat acceptul în scris.

(2) Cel care a dat dispoziții este înștiințat cât mai curând posibil despre piedicile care se opun executării lor. Când operatorul de transport feroviar nu este în măsură să prevadă aceste piedici, cel care a dat dispozițiile suportă toate consecințele care rezultă din începerea executării lor.

(3) Tarifele și cheltuielile care se ivesc din executarea unei dispoziții, cu excepția celor care rezultă din culpa operatorului de transport feroviar, trebuie să fie plătite de expeditor sau de destinatar, în conformitate cu mențiunea de francare.

(4) Operatorul de transport feroviar este răspunzător, în cazul când este vinovat, de consecințele neexecutării sau executării inexacte a

unei dispoziții. Eventuala despăgubire nu trebuie să fie niciodată mai mare decât cea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

(5) Tarifele de transport se calculează pe distanțele parcurse efectiv, ca urmare a executării dispoziției ulterioare. Tarifele aplicabile sunt cele în vigoare pe fiecare dintre aceste parcursurile, în ziua plății. Dispozițiile de mai sus sunt aplicabile, prin analogie, tarifelor accesorii și altor cheltuieli, precum și cursurilor de convertire.”

58. La Anexă, articolul 58 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 58 Împiedicarea la transport

(1) Constituie *împiedicare la transport* faptul că începerea sau continuarea transportului este împiedicată ori nu mai este posibilă pe itinerarul prevăzut. Pot constitui împiedicări la transport calamitățile naturale cum ar fi: inundații, înzăpeziri și alte fenomene naturale care pot opri continuarea transportului, perturbări în serviciu cum ar fi: deraieri, accidente și alte evenimente asemănătoare din cauza cărora transportul se oprește în parcurs, sechestrarea mărfii, lipsa documentelor însoțitoare pentru îndeplinirea formalităților vamale sau administrative, grevele și alte cazuri similare.

(2) În caz de împiedicare la transport, operatorul de transport feroviar poate hotărî:

a) să transporte din oficiu marfa, modificând itinerarul, caz în care nu percepe tarife suplimentare de la expeditor pentru modificarea itinerarului;

b) să ceară instrucțiuni de la expeditor, comunicându-i informațiile utile de care dispune, pentru ca acesta să decidă.

(3) În afară de cazul în care operatorul de transport feroviar este în culpă, el poate să perceapă tariful de transport aplicabil pe itinerarul parcurs efectiv și poate modifica termenul de executare a contractului de transport corespunzător acestui itinerar pentru situațiile prevăzute la alin. (2) lit. b).

(4) În cazul în care continuarea transportului nu este posibilă, operatorul de transport feroviar cere instrucțiuni de la expeditor.

(5) Dacă instrucțiunile primite modifică destinatarul sau stația de destinație ori sunt date stației unde se găsește marfa, expeditorul trebuie să le înscrie pe duplicatul scrisorii de trăsură și să prezinte acest duplicat operatorului de transport feroviar.

(6) Când operatorul de transport feroviar dă curs instrucțiunilor primite fără a pretinde prezentarea duplicatului scrisorii de trăsură, este răspunzător pentru paguba care rezultă din această cauză. Eventuala despăgubire nu trebuie să o depășească niciodată pe cea prevăzută pentru pierderea mărfii.

(7) Dacă expeditorul, înștiințat de o împiedicare la transport, nu dă în termen de 72 de ore instrucțiuni executabile, operatorul de transport feroviar procedează potrivit prevederilor art.59.

(8) Când împiedicarea la transport încetează înaintea sosirii instrucțiunilor, marfa este îndrumată la destinația sa, fără a aștepta instrucțiunile, expeditorul fiind înștiințat despre aceasta în cel mai scurt timp posibil.

(9) Când împiedicarea la transport intervine după ce destinatarul a modificat contractul de transport, operatorul de transport feroviar trebuie să înștiințeze despre aceasta destinatarul. Dispozițiile de la articolele anterioare se aplică în mod corespunzător.

(10) În afară de cazul în care operatorul de transport feroviar este vinovat, el poate, în caz de împiedicare la transport, să perceapă tariful de utilizare a mijlocului de transport.”

59. La Anexă, articolul 59 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 59 Împiedicarea la eliberare

(1) Se consideră *împiedicare la eliberare* dacă în termen de 120 de ore de la ora avizării destinatarul refuză primirea expediției, nu poate fi găsit, nu ridică scrisoarea de trăsură sau expediția nu poate fi eliberată din alte cauze cum ar fi: sechestru, hotărâri judecătorești, marfă grevată de un ramburs neadmis sau alte situații similare.

(2) După curgerea termenului prevăzut la alin.(7) al art.58, împiedicarea la transport va fi tratată conform prevederilor prezentului articol.

(3) În caz de împiedicare la eliberare, operatorul de transport feroviar trebuie să îl înștiințeze pe expeditor fără întârziere pentru a-i cere instrucțiuni.

(4) Când împiedicarea la eliberare încetează înainte de sosirea instrucțiunilor expeditorului la stația de destinație, expediția se eliberează destinatarului. Expeditorul trebuie să fie înștiințat despre aceasta fără întârziere.

(5) În cazul în care destinatarul refuză marfa, expeditorul are dreptul să dea instrucțiuni, chiar dacă nu poate prezenta duplicatul scrisorii de trăsură.

(6) Expeditorul poate, de asemenea, să ceară printr-o mențiune în scrisoarea de trăsură ca marfa să îi fie înapoiată din oficiu, dacă se ivește o împiedicare la eliberare. În afară de acest caz, este necesar consimțământul său scris.

(7) Dacă marfa a fost împiedicată la eliberare și a fost vândută în conformitate cu prevederile legale, atunci suma obținută după scăderea prețului de transport care grevează marfa și a cheltuielilor ocazionate de valorificare trebuie să fie ținută la dispoziția expeditorului. Dacă suma este mai mică decât aceasta, expeditorul trebuie să plătească diferența.

(8) Dacă împiedicarea la eliberare se ivește după ce destinatarul a modificat contractul de transport, operatorul de transport feroviar trebuie să înștiințeze destinatarul despre această împiedicare.

(9) În nici un caz marfa nu se va înapoia expeditorului fără consimțământul său scris.”

60. La Anexă, articolul 60 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 60 Responsabilități

(1) Operatorul de transport feroviar este răspunzător pentru paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială și din avarierea mărfii survenită din momentul încheierii transportului de transport și până la eliberarea expediției, precum și pentru paguba care rezultă din depășirea termenului de executare a contractului de transport.

(2) Când operatorul de transport feroviar a cântărit mărfurile, el răspunde de cantitatea constatată pe cântarul său, în limita toleranțelor stabilite la lit. b) a alin. (3) al art. 61.

(3) Operatorul de transport feroviar are dreptul să facă dovada că, în realitate, a primit mai puțin de la expeditor sau că marfa sosită la destinație corespunde cu masa netă ori cu specificațiile din actele de livrare sau din scrisoarea de trăsură.

(4) Operatorul de transport feroviar nu răspunde pentru lipsurile cantitative, până la proba contrară, dacă mijlocul de transport închis a

ajuns la destinație fără urme de violare, sustragere, scurgere, avariere și cu sigiliile intacte, iar mărfurile încărcate în mijlocul de transport deschis, cu semnele sau marcajele intacte.”

61. La Anexă, articolul 61 va avea următorul cuprins:

ARTICOLUL 61
Întinderea răspunderii

(1) Sarcina probei că avarierea mărfii s-a produs în timpul transportului și din culpa operatorului de transport feroviar revine celui care reclamă.

(2) În cazul în care însă coletul sau mijlocul de transport a fost violat pe parcurs sau poartă urme de violare ori marcajele de pe mărfurile transportate într-un mijloc de transport deschis poartă de asemenea urme de violare, se presupune până la proba contrară că mărfurile au fost avariate din culpa operatorului de transport feroviar.

(3) Operatorul de transport feroviar este scutit de răspunderea prevăzută la art. 60 alin. (1) dacă:

a) pierderea, avarierea sau depășirea termenului contractului de transport a avut drept cauză o culpă a clientului, o dispoziție a acestuia care nu a rezultat dintr-o culpă a operatorului de transport feroviar, un viciu propriu al mărfii cum ar fi: deteriorare anterioară, pierdere de masă sau de calitate și altele similare sau alte împrejurări care nu pot fi puse în culpa operatorului de transport feroviar;

b) se constată diferență între cântarul folosit la primirea mărfurilor spre transport și cel folosit la eliberarea către destinatar, atunci când lipsa este evident nereală, se datorează expeditorului sau se încadrează în toleranța de +/- 2%.

(4) Operatorul de transport feroviar este scutit de răspunderea prevăzută la art. 60 alin. (1) și în cazul în care pierderea, avarierea mărfii sau depășirea termenului contractului de transport este provocată din vina clientului în următoarele cazuri:

a) cauzelor naturale inerente transportului în vehicule deschise, fie și acoperite cu prelate, potrivit dispozițiilor aplicabile sau înțelegerilor încheiate între expeditor și operatorul de transport feroviar și menționate în scrisoarea de trăsură;

b) lipsei sau ambalajului necorespunzător pentru mărfurile care prin natura lor sunt expuse la pierderi din masă sau la avarii, dacă nu sunt ambalate ori sunt necorespunzător ambalate;

c) operațiilor de încărcare, transbordare/transvazare sau de descărcare executate de expeditor ori de destinatar;

d) îndeplinirii de către expeditor, destinatar, comisionar vamal sau alt mandatar a formalităților cerute de organele vamale ori de alte autorități administrative;

e) din cauze inerente însăși naturii mărfii, la pierderea totală sau parțială și la avariere, îndeosebi prin spargere, ruginire, deteriorare interioară și spontană, uscare, împrăștiere, scăderea naturală a masei;

f) declarării incorecte, inexacte sau incomplete a mărfurilor excluse de la transport ori admise în anumite condiții sau nerespectării de către expeditor a măsurilor stabilite pentru mărfurile admise în anumite condiții;

g) transportului care, potrivit dispozițiilor aplicabile sau înțelegerilor încheiate între expeditor și operatorul de transport feroviar și menționate în scrisoarea de trăsură, trebuie să fie efectuat cu însoțitor, dacă pierderea sau avarierea rezultă dintr-un risc pe care însoțirea avea drept scop să îl evite;

h) transportului de animale vii sau păsări vii.

(5) Operatorul de transport feroviar are aceeași răspundere ca pentru vehicule deschise fără prelată și atunci când se transportă în astfel de vehicule mărfuri care, conform dispozițiilor aplicabile, nu se transportă în vehicule deschise.

(6) Dovada că pierderea, scăderea din masă, avarierea sau depășirea termenului de executare a contractului de transport se datorează cauzelor prevăzute la alin. (4) cade în sarcina operatorului de transport feroviar.

(7) Când operatorul de transport feroviar, ținând seama de împrejurările de fapt, stabilește că pierderea sau avarierea survine din unul sau mai multe din cazurile prevăzute la alin. (4), există prezumția că paguba rezultă din aceste cazuri. Clientul păstrează totuși dreptul de a face dovada că paguba, în întregime sau în parte, nu s-a datorat unuia din aceste cazuri. Această prezumție nu este aplicabilă dacă există o lipsă cantitativă mare sau o pierdere de colet.

(8) Pentru mărfurile care, datorită naturii lor, suferă în mod obișnuit o pierdere din masă în timpul transportului, operatorul de transport feroviar nu răspunde, oricare ar fi parcursul efectuat, decât de acea parte din lipsă care depășește toleranțele prevăzute mai jos:

a) 2% din masă pentru mărfurile lichide sau predate la transport în stare umedă;

b) 1% din masă pentru mărfurile uscate.

(9) Limitarea răspunderii prevăzută la alin. (8) nu poate fi invocată dacă se face dovada, după împrejurările de fapt, că pierderea nu rezultă din cauzele care justifică toleranța.

(10) În cazul când se transportă mai multe colete cu o singură scrisoare de trăsură, pierderea din masă în timpul transportului se calculează pentru fiecare colet, dacă masa acestuia la predare s-a indicat separat în scrisoarea de trăsură sau dacă poate fi constatată în alt mod.

(11) În caz de pierdere totală a mărfii, la calcularea despăgubirii nu se face nici o scădere pentru pierderea din masă în timpul transportului.”

62. La Anexă, articolul 62 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 62

Răspunderea în caz de reexpediere și prezumția de pierdere a mărfii

(1) Prin reexpediere se înțelege operațiunea prin care, printr-o cerere scrisă, destinatarul solicită, după eliberarea expediției, încheierea unui nou contract de transport care are ca obiect aceeași expediție și în care el devine expeditor.

(2) Termenul și condițiile reexpedierii sunt stabilite de operatorul de transport feroviar.

(3) Marfa ce face obiectul expediției rămâne încărcată în același vagon cu aceleași marcaje de siguranță și sigilii.

(4) Când un transport predat în conformitate cu prezentul regulament a făcut obiectul unei reexpedieri supuse aceluiași reguli și când o pierdere parțială sau o avariere este constatată după această reexpediere, există prezumția că ea s-a produs în cursul executării ultimului contract de transport, dacă transportul a rămas în paza operatorului de transport feroviar și a fost reexpediat în aceeași stare în care a sosit la stația de reexpediere.

(5) Clientul poate, fără a avea de făcut alte dovezi, să considere marfa ca fiind pierdută când ea nu a fost eliberată destinatarului sau ca fiind ținută la dispoziția sa, în cele 30 de zile care urmează după împlinirea termenelor contractului de transport.

(6) Clientul, primind plata despăgubirii pentru marfa pierdută, poate cere în scris să fie înștiințat fără întârziere, în cazul în care marfa este găsită în curs de un an de la plata despăgubirii. În cazul cererii, operatorul de transport feroviar eliberează o dovadă scrisă.

(7) În termen de 30 de zile de la primirea înștiințării, clientul poate pretinde să-i fie eliberată la una dintre stațiile din parcurs marfa pierdută. În acest caz, el trebuie să plătească tarifele aferente transportului de la stația de expediere și până la cea unde are loc eliberarea și să restituie despăgubirea primită, din care se vor scădea tarifele care au fost cuprinse în această despăgubire. Cu toate acestea, el păstrează drepturile sale la despăgubire, pentru depășirea termenelor contractului de transport prevăzute la art.63.

(8) În lipsă, fie a cererii prevăzute la alin. (6), fie a instrucțiunilor date în termenul prevăzut la alin. (7) sau dacă marfa este regăsită după mai mult de un an de la data despăgubirii, operatorul de transport feroviar va dispune de marfă, fie prin utilizarea în interesul propriu, fie prin valorificare conform dispozițiilor legale.”

63. La Anexă, articolul 63 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 63 Despăgubiri

(1) Operatorul de transport feroviar este obligat să plătească despăgubiri pentru pierderea totală sau parțială, avarierea mărfii sau depășirea termenului de executare a contractului de transport. Când se încasează tarife necuvenite, operatorul de transport feroviar este obligat să le restituie.

(2) În caz de pierdere totală sau parțială a mărfii, operatorul de transport feroviar trebuie să plătească, excluzând alte daune interese, o despăgubire calculată după factură sau după prețul curent al mărfii, iar în lipsa acestora, după prețul mărfurilor de aceeași natură și calitate, la locul și data la care marfa a fost primită la transport. Despăgubirea nu poate depăși valoarea pe kilogram brut de marfă lipsă, stabilită prin Normele uniforme. În afară de aceasta, operatorul de transport feroviar trebuie să restituie tariful de transport, taxele vamale și celelalte sume plătite de client cu ocazia transportului mărfii pierdute.

(3) De asemenea, operatorul de transport feroviar trebuie să plătească o despăgubire echivalentă cu avarierea mărfii, fără alte daune-interese. Suma se calculează aplicând, la valoarea mărfii stabilită potrivit alin. (2), procentul de avariere constatat. Despăgubirea nu poate depăși:

a) dacă marfa este integral avariata, suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere totală;

b) dacă numai o parte din marfă este avariată, suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere a părții avariate. Operatorul de transport feroviar trebuie să restituie, în plus, în proporția determinată de procentul de avariere, tarifele prevăzute la alin. (2).

(4) În caz de depășire a termenului de executare a contractului de transport, operatorul de transport feroviar este obligat să plătească 2% din tariful de transport pentru fiecare zi de întârziere, fără ca suma totală să poată depăși jumătate din tariful de transport. Dacă se face dovada că a rezultat un prejudiciu din cauza întârzierii, se va plăti pentru acesta o despăgubire ce nu poate depăși tariful de transport. Despăgubirile pentru depășirea termenului de executare a contractului de transport nu se pot cumula cu cele care trebuie plătite în caz de pierdere totală sau parțială a mărfurilor. În caz de pierdere parțială, ele se vor plăti, dacă este cazul, numai pentru marfa nepierdută. Despăgubirile pentru depășirea termenului de executare a contractului de transport, în caz de avariere, se cumulează, dacă este cazul, cu despăgubirea prevăzută la alin. (3). Numai depășirea termenului total de executare a contractului de transport dă dreptul la despăgubire. Operatorul de transport feroviar poate să stabilească cu clienții săi, prin convenții, alte modalități de despăgubire pentru depășirea termenului de executare a contractului de transport.

(5) Operatorul de transport feroviar este supus decăderii din dreptul de a invoca limitele de responsabilitate prevăzute în prezentul articol, dacă s-a dovedit că prejudiciul a rezultat dintr-un fapt comis de acesta, cu intenția de a provoca un astfel de prejudiciu.

(6) În caz de declarare a interesului la eliberare, în afară de despăgubirile prevăzute în prezentul articol, se poate cere o despăgubire pentru paguba suplimentară dovedită până la concurența sumei declarate.

(7) Clientul poate cere dobânzi la despăgubire, calculate la nivelul stabilit prin tariful de transport feroviar, începând cu ziua înregistrării reclamației administrative prevăzută la art.65. Dacă clientul nu prezintă operatorului de transport feroviar, într-un termen convenabil care îi este fixat, documentele justificative necesare pentru lichidarea definitivă a reclamației, dobânzile nu curg între expirarea termenului fixat și prezentarea efectivă a documentelor.”

64. La Anexă, articolul 64 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 64

Răspunderea în traficul multimodal cale ferată - naval

(1) În cazul transporturilor cale ferată-naval, cărora li se aplică prezentul regulament, ca urmare a prevederilor art. 1 alin. (4), la cauzele de exonerare enunțate la alin. (3) se adaugă cele prevăzute la art.61.

(2) Operatorul de transport feroviar nu poate să se prevaleze de dispoziția de mai sus decât dacă face proba că pierderea, avarierea sau depășirea termenului de executare a contractului de transport a survenit pe parcursul naval din momentul încărcării mărfii la bordul navei și până la descărcarea ei de pe navă.

(3) Cauzele de exonerare a răspunderii operatorului de transport feroviar sunt următoarele:

a) acțiunile, neglijența sau omisiunea căpitanului, pilotului ori a prepușilor transportatorului naval, în navigația sau administrarea vasului;

b) imposibilitatea navei de a naviga, cu condiția ca transportatorul naval să facă dovada că această stare nu este imputabilă unei lipse de grijă din partea sa, de a pune nava în stare de navigare sau de a-i asigura o armare, o echipare și o aprovizionare corespunzătoare ori de a amenaja și pune în bună stare toate părțile vasului pe care este încărcată marfa, în așa fel încât ele să fie apte pentru primirea, transportul și păstrarea acesteia;

c) incendiul, cu condiția ca transportatorul naval să facă dovada că acesta nu a fost cauzat prin fapta sau culpa sa, prin cea a căpitanului, echipajului, pilotului ori prepușilor săi;

d) pericolele, primejdiile sau accidente pe mare ori alte ape navigabile;

e) salvarea sau încercarea de salvare de vieți ori de bunuri pe mare;

f) încărcarea mărfii pe puntea navei cu consimțământul în scris al expeditorului în scrisoarea de trăsură și cu condiția ca aceasta să nu se afle încărcată în vagon.

(4) Cauzele de exonerare de mai sus nu suprimă și nici nu micșorează cu nimic obligațiile generale ale transportatorului naval și îndeosebi obligația sa de a manifesta o grijă normală pentru a pune nava în stare de navigație sau pentru a-i asigura o armare, o echipare și o aprovizionare corespunzătoare ori pentru a amenaja și a pune în bună

stare toate părțile vasului pe care este încărcată marfa, în așa fel încât ele să fie apte pentru primirea, transportul și păstrarea mărfii.

(5) Când operatorul de transport feroviar invocă unele dintre cauzele de exonerare de mai sus el rămâne totuși răspunzător dacă cel îndreptățit face dovada că pierderea, avarierea mărfii sau depășirea termenului de executare a contractului de transport se datorează altor culpe ale transportatorului naval, căpitanului, echipajului, pilotului sau ale prepușilor săi decât cele prevăzute în prezentul regulament.

(6) Când același parcurs naval este deservit de mai mulți transportatori, regimul de răspundere aplicabil pe acest parcurs trebuie să fie același pentru toți transportatorii. În cazul în care transportatorii au fost înscrși pe lista transportatorilor navali, adoptarea regimului prevăzut la alin. (5) trebuie să facă, în prealabil, obiectul unei înțelegeri.”

65. La Anexă, articolul 65 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 65 Reclamații administrative

(1) În toate cazurile în care se aplică prezentul regulament, orice acțiune privind răspunderea, cu orice titlu ar fi, poate fi exercitată împotriva operatorului de transport feroviar numai în condițiile și limitele prezentului regulament.

(2) Aceleași reglementări se aplică și pentru orice acțiune exercitată împotriva agenților și altor persoane pentru care operatorul de transport feroviar răspunde potrivit art.3.

(3) Reclamațiile administrative rezultate din contractul de transport al mărfurilor sunt obligatorii și trebuie adresate operatorului de transport feroviar, în scris, în termen de 3 luni de la data încheierii contractului de transport, conform art. 37 alin. (2). Reclamația se depune separat pentru fiecare expediție.

(4) Dreptul de a reclama aparține persoanei care are dreptul de a acționa operatorul de transport feroviar, conform art.66.

(5) În cazul expedițiilor de marfă, pentru despăgubiri privind pierderea sau avarierea, când reclamația este făcută de expeditor, acesta trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsură. Când este făcută de destinatar, acesta trebuie să prezinte unicatul scrisorii de trăsură.

(6) Reclamantul este obligat să depună, odată cu reclamația și exemplarul corespunzător din scrisoarea de trăsură, și celelalte acte doveditoare, necesare pentru a justifica temeinicia reclamației, inclusiv cele de constatare a pagubei, în original sau în copii legalizate. Proba valorii, de regulă, se face cu factura de cumpărare.

(7) În momentul soluționării reclamației, operatorul de transport feroviar va cere să i se prezinte în original unicatul scrisorii de trăsură sau, după caz, duplicatul, pentru a menționa pe el modul cum s-a soluționat reclamația.

(8) Reclamațiile trebuie să fie motivate.

(9) În cazul restituirilor privind expedițiile de marfă, cel îndreptățit trebuie să anexeze la cererea sa de restituire scrisoarea de trăsură, alte documente susceptibile de a justifica temeinicia ei și, în special, justificarea și devizul cheltuielilor. Cel îndreptățit trebuie să anexeze la cererea sa de despăgubire pentru pierdere sau avariere toate documentele susceptibile de a justifica temeinicia ei și de a proba valoarea mărfii, în special cu factura de cumpărare.

(10) Reclamațiile privind expedițiile de marfă, prezentate de alte persoane decât cele îndreptățite conform art.66, nu sunt luate în considerare decât dacă sunt însoțite de o împuternicire legalizată, prin care cel îndreptățit consimte ca suma de plată să fie vărsată reclamantului.”

66. La Anexă, articolul 66 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 66

Persoanele care pot exercita dreptul la acțiune împotriva operatorului de transport feroviar

(1) Acțiunea juridică împotriva operatorului de transport feroviar, care se naște din contractul de transport, aparține persoanei care posedă scrisoarea de trăsură sau care, în lipsa acesteia, dovedește dreptul său în alt mod.

(2) Acțiunea de restituire a unei sume plătite în baza contractului de transport nu aparține decât celui care a efectuat această plată.

(3) Acțiunea referitoare la rambursele prevăzute de prezentul regulament aparține numai expeditorului.

(4) Celelalte acțiuni împotriva operatorului de transport feroviar, care derivă din contractul de transport, aparțin:

a) expeditorului, atât timp cât el are dreptul să modifice contractul de transport;

b) destinatarului, din momentul în care fie că a primit scrisoarea de trăsură, fie că și-a valorificat drepturile care îi aparțin.

(5) Pentru a exercita aceste acțiuni, expeditorul trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsură. În lipsa duplicatului, el nu poate acționa operatorul de transport feroviar decât dacă destinatarul l-a autorizat pentru aceasta sau dacă face dovada că destinatarul a refuzat marfa.

(6) Pentru a exercita acțiunile sale, destinatarul trebuie să prezinte scrisoarea de trăsură, dacă aceasta i-a fost predată.”

67. La Anexă, articolul 67 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 67

Operatorii de transport feroviar care pot fi acționați în justiție

(1) Acțiunea în justiție pentru restituirea unei sume plătite în temeiul contractului de transport poate fi exercitată împotriva operatorului de transport feroviar care a încasat această sumă sau împotriva celui în folosul căreia a fost încasat.

(2) Acțiunea în justiție, referitoare la ramburs, nu poate fi exercitată decât împotriva operatorului de transport feroviar de la expediere.

(3) Celelalte acțiuni în justiție, care izvorăsc din contractul de transport, pot fi exercitate împotriva operatorului de transport feroviar de la expediere, împotriva operatorului de transport feroviar de la destinație sau împotriva operatorului de transport feroviar pe parcursul căruia s-a produs faptul care a dat naștere acțiunii. Operatorul de transport feroviar de la destinație poate fi acționat în judecată, chiar dacă nu a primit nici marfa, nici scrisoarea de trăsură.

(4) În situațiile prevăzute la alin. (3), dacă reclamantul are de ales între mai mulți operatori de transport feroviar, dreptul său de opțiune se stinge de îndată ce acțiunea a fost intentată împotriva unuia dintre aceștia.

(5) Acțiunea în justiție poate fi exercitată împotriva unui alt operator de transport în cazurile menționate la alin. (1) – (3), când aceasta este formulată în instanță, pe cale de cerere reconvențională sau de excepție, în legătură cu același contract de transport.”

68. La Anexă, articolul 68 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 68

Stingerea dreptului la acțiune împotriva operatorului de transport feroviar

(1) Acceptarea fără obiecțiuni a mărfii de către client stinge orice drept la acțiune izvorâtă din contractul de transport împotriva operatorului de transport feroviar, în caz de pierdere parțială, de avariere a mărfii sau de depășire a termenului de executare a contractului de transport.

(2) Dacă sunt obiecții, dreptul la acțiune nu se stinge în următoarele cazuri:

a) în caz de pierderi parțiale sau de avariere a mărfii, dacă:

1. pierderea sau avarierea mărfii a fost constatată înainte ca cel îndreptățit să fi primit marfa, în conformitate cu art.60;

2. constatarea care trebuia să fie făcută în conformitate cu art.53 a fost omisă numai din culpa operatorului de transport feroviar;

b) în caz de reclamație pentru pagube neaparente a căror existență este constatată după primirea mărfii de către cel îndreptățit, dacă acesta:

1. cere constatarea în conformitate cu art.53, de îndată ce a descoperit paguba și cel mai târziu în 5 zile de la acceptarea mărfii;

2. dovedește, în plus, că paguba s-a produs în intervalul dintre încheierea contractului de transport și eliberarea expediției;

c) în caz de depășire a termenului de executare a contractului de transport la expedițiile de marfă, dacă cel îndreptățit, în termen de 60 de zile de la data încheierii execuției acestui contract și-a valorificat drepturile la unul din operatorii de transport feroviar indicați la art. 67 alin. (3);

d) dacă se dovedește că paguba are drept cauză un dol sau o culpă gravă imputabilă operatorului de transport feroviar ori administratorului/gestionarului de infrastructură, după caz.

(3) Dacă marfa a fost reexpediată în conformitate cu prevederile art. 62 alin. (1), acțiunile în caz de pierdere parțială sau de avariere izvorâte din unul din contractele de transport anterioare se sting ca și când ar fi vorba de un singur contract.”

69. La Anexă, articolul 69 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 69

Prescripția acțiunii privind expedițiile de mărfuri

(1) Acțiunea izvorâtă din contractul de transport se prescrie în termen de un an.

(2) Cu toate acestea, prescripția este de 2 ani în ceea ce privește acțiunea:

a) pentru plata unui ramburs încasat de operatorul de transport feroviar de la destinatar;

b) pentru plata unui rest din prețul unei vânzări efectuate de operatorul de transport feroviar;

c) întemeiată pe o pagubă rezultată dintr-o acțiune sau dintr-o omisiune comisă fie cu intenția de a provoca o pagubă, fie având reprezentarea că ar putea rezulta o astfel de pagubă și acceptând producerea ei;

d) întemeiată pe unul din contractele de transport anterioare reexpedierii, în cazul prevăzut la art. 62 alin. (1);

e) pentru recuperarea prețului de transport sau a unor părți din prețul de transport, precum și pentru restituirea unor sume încasate în plus de operatorul de transport feroviar.

(3) Prescripția curge pentru acțiunea:

a) în daune pentru pierderea totală, din a 30-a zi care urmează expirării termenului de executare a contractului de transport;

b) în daune pentru pierderea parțială, avariere a mărfii sau depășirea termenului de executare a contractului de transport, din ziua în care a avut loc eliberarea expediției;

c) în toate celelalte cazuri, din ziua în care dreptul poate fi exercitat.

Ziua indicată ca punct de începere a prescripției nu este cuprinsă în termen. Dacă un termen trebuie să ia sfârșit într-o sâmbătă, duminică sau într-o zi de sărbătoare legală, expirarea lui se prelungește până la prima zi lucrătoare care urmează.

(4) În caz de reclamație administrativă formulată în conformitate cu art.65 adresată operatorului de transport feroviar, prescripția se suspendă până la soluționarea acesteia, dar nu mai mult de 3 luni de la data introducerii ei. În caz de acceptare parțială a reclamației, prescripția reîncepe să curgă pentru partea de reclamație care rămâne în litigiu. Dovada primirii reclamației sau a răspunsului, precum și cea a restituirii documentelor sunt în sarcina părților care

invocă acest fapt. Reclamațiile ulterioare având același obiect nu suspendă prescripția.

(5) Acțiunea prescrisă nu mai poate fi exercitată nici chiar pe cale de cerere reconvențională sau de excepție.”

70. La Anexă, articolul 70 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 70

Operatorii de transport feroviar succesivi

(1) Doi sau mai mulți operatori de transport feroviar pot conveni să deruleze în condițiile prezentului regulament una și aceeași expediție sub același contract de transport.

(2) Operatorii de transport feroviar care derulează un contract de transport în condițiile specificate la alin. (1), sunt denumiți *operatori de transport feroviar succesivi*.

(3) Modul de încheiere și derulare a contractelor de transport se stabilește prin convenții încheiate între operatorii de transport feroviar succesivi.”

71. La Anexă, articolul 71 va avea următorul cuprins:

„ARTICOLUL 71

Decontul între operatorii de transport feroviar succesivi

(1) Când un transport care face obiectul unui contract de transport unic este efectuat de mai mulți operatori de transport feroviar succesivi, fiecare operator de transport feroviar luând în sarcină expediția, participă la contractul de transport conform prevederilor din scrisoarea de trăsură și își asumă obligațiile care decurg din acestea. În acest caz, fiecare operator de transport feroviar succesiv răspunde pentru executarea transportului pe parcursul total până la eliberarea expediției.

(2) Oricare operator de transport feroviar succesiv care a încasat, fie la expediție, fie la destinație tarifele sau alte creanțe care rezultă din contractul de transport ori care ar fi trebuit să încaseze aceste tarife sau alte creanțe, trebuie să plătească operatorilor de transport feroviar interesați partea care le revine. Modalitățile de plată sunt

stabilite prin convenții încheiate între operatorii de transport feroviar succesivi.”

72. La Anexă, articolul 72 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 72
Dreptul la regres**

(1) Operatorul de transport feroviar, care a plătit o despăgubire în baza prezentului regulament, are dreptul de regres împotriva operatorilor de transport feroviar succesivi care au participat la transport, în conformitate cu prevederile următoare:

a) operatorul de transport feroviar care a cauzat paguba este singurul răspunzător pentru aceasta;

b) atunci când paguba a fost cauzată de mai mulți operatori de transport feroviar succesivi fiecare dintre ei răspunde pentru paguba pe care a cauzat-o; dacă diferențierea este imposibilă, despăgubirea este repartizată între ei, în conformitate cu prevederile lit. c);

c) dacă nu se poate dovedi care dintre operatorii de transport feroviar au cauzat paguba, despăgubirea este repartizată între toți operatorii de transport feroviar care au participat la transport, cu excepția celor care dovedesc că paguba nu a fost cauzată de ei. Repartiția este făcută proporțional cu partea lor din prețul prestației de transport.

(2) În caz de insolabilitate a unui operator de transport feroviar succesiv, partea care îi revine, conform alin. (1) lit. c), și nu este plătită de el este repartizată între toți ceilalți operatori de transport feroviar succesivi care au participat la transport, proporțional cu partea din prețul prestației de transport care îi revine fiecăruia dintre ei.

(3) Operatorii de transport feroviar pot conveni între ei prevederi care derogă de la prezentul articol.”

73. La Anexă, articolul 73 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 73
Procedura acțiunii în regres**

(1) Valabilitatea plății efectuate de operatorul de transport feroviar care exercită una dintre acțiunile în regres prevăzute la art.72 nu poate fi contestată de operatorul de transport feroviar împotriva căruia se exercită acțiunea în regres, când despăgubirea a fost stabilită de o autoritate judecătorească și când acestui ultim operator de transport feroviar i s-a dat posibilitatea să intervină în proces. Judecătorul sesizat cu acțiunea principală stabilește termenele acordate pentru înștiințare și pentru intervenție.

(2) Operatorul de transport feroviar care își exercită dreptul de regres împotriva tuturor operatorilor de transport feroviar cu care nu a căzut de acord trebuie să formuleze o singură cerere de chemare în judecată la una și aceeași instanță, sub sancțiunea de a-și pierde dreptul de regres împotriva acelorora pe care nu i-a inclus în această cerere.

(3) Judecătorul trebuie să se pronunțe prin una și aceeași hotărâre asupra tuturor capetelor de cerere cu care este sesizat.

(4) Cererea de chemare în judecată poate fi introdusă la instanța de la sediul principal al oricăruia din operatorii de transport feroviar sau de la sediul agențiilor ori sucursalelor acestuia.”

74. La Anexă, articolul 75 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 75
Transportul mesageriei**

(1) Transportul mesageriei pe căile ferate române se face în vagoane speciale de către societăți comerciale care au în obiectul de activitate transportul mesageriei pe căile ferate române.

(2) Vagoanele speciale pentru transportul mesageriei se atașează la trenurile în circulație a operatorilor de transport feroviar de marfă sau de călători.

(3) Atașarea vagoanelor la trenurile de călători se face pe bază de contract încheiat între societatea comercială și operatorul de transport feroviar de călători.

(4) Prin Normele uniforme se vor stabili condițiile minime de desfășurare a activității de mesagerie, obligațiile operatorilor de mesagerie și ale clienților.”

75. La Anexă, articolul 77 va avea următorul cuprins:

**„ARTICOLUL 77
Contravenții**

Contravențiile la prezentul regulament săvârșite de persoanele fizice și juridice se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.”

76. La Anexa la Regulamentul privind transportul pe căile ferate din România, punctul 2 va avea următorul cuprins:

„2. *Client* – persoana fizică sau juridică care expediază sau primește marfa, este parte la contractul de transport sau care aderă la acest contract.”

77. La Anexa la Regulamentul privind transportul pe căile ferate din România, după punctul 7 se introduce punctul 7¹ cu următorul cuprins:

„7¹ *Marfă* – produse și bunuri care se transportă pe calea ferată.”

78. La Anexa la Regulamentul privind transportul pe căile ferate din România, punctul 11 va avea următorul cuprins:

„11. *Tariful de transport feroviar* – reglementarea emisă de operatorul de transport feroviar care cuprinde, după caz, principii tarifare, dispoziții tarifare, condiții de aplicare a acestora, distanțe tarifare, clasificarea mărfurilor sau alte informații necesare tarifării.”

79. La Anexa la Regulamentul privind transportul pe căile ferate din România, după punctul 11 se introduce punctul 11¹ cu următorul cuprins:

„11¹ *Tarif suplimentar* – tarif perceput pentru situațiile în care mențiunile făcute de client, în condițiile prezentului regulament, nu sunt conforme cu realitatea iar operatorul de transport feroviar probează acest fapt.”

Art. II. – Ordonanța Guvernului nr.7/2005 pentru aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate române, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta lege, va fi republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, dându-se textelor numerotarea corespunzătoare.

Acest proiect de lege a fost adoptat de Camera Deputaților în ședința din 3 mai 2005, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

p. PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

Daniela Popa