



AVIZ
referitor la proiectul de Ordonanță pentru
aprobarea Regulamentului de transport
pe căile ferate din România

Analizând proiectul de Ordonanță pentru aprobarea
Regulamentului de transport pe căile ferate din România, transmis
de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr.7 din 19.01.2005,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art.2 alin.1 lit.a) din Legea nr.73/1993, republicată și art.48(2)
din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil proiectul de ordonanță, cu următoarele
observații și propuneri:

A. Cu referire la proiectul de ordonanță

1. Prezentul proiect de ordonanță are ca obiect de reglementare aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România, elaborat ca urmare a modificărilor organizatorice din sistem și a reactualizării reglementării existente la noul text al Convenției privind transportul internațional feroviar, rezultat în urma modificării prin Protocolul semnat la Vilnius la 3 iunie 1999, ratificat prin Ordonanța Guvernului nr.69/2001, aprobată prin Legea nr.52/2002, care pune relația dintre calea ferată și client pe baze noi, în conformitate cu directivele Comunității Europene referitoare la restructurarea și eficientizarea transportului feroviar.

2. Din punct de vedere al armonizării proiectului cu reglementările comunitare sunt de arătat următoarele:

Ca urmare a adoptării noilor texte ale Convenției privind transporturile internaționale feroviare și prin semnarea Protocolului de modificare a acesteia în anul 1999, respectiv a separării instituționale dintre administratorul infrastructurii feroviare și operatorii de

transport feroviar și a restructurării și reorganizării sistemului feroviar din România pe diverse tipuri de activități, elaborate în concordanță cu prevederile actelor comunitare de drept derivat privind accesul liber pe infrastructura feroviară, a devenit necesară actualizarea prevederilor Regulamentului de transport pe căile ferate din România. Această măsură de modificare și completare a vechiului Regulament de transport feroviar aprobat prin Ordonanța Guvernului nr.41/1997 este complementară cu măsurile de revitalizare a transportului feroviar european, devenit prioritate în Uniunea Europeană, fiind de altfel emise o serie de regulamente și directive ce conțin prevederi detaliate privind deschiderea piețelor naționale la transportul internațional de mărfuri și pasageri, interoperabilitatea între sistemele de trenuri de mare viteză și sistemele convenționale, a condițiilor în care statele pot acorda subvenții sistemului feroviar, a accesului la diferitele rețele, etc. Aceste noi prevederi prezentate în prezentul Regulament de transport pe căile ferate din România propus spre avizare se corelează cu anumite dispoziții din Carta Albă privind Strategia de Revitalizare a sistemului feroviar al Comunității Europene, aprobat de Comisia Europeană în 1996 ce recomandă statelor membre principalele direcții ale politicii în transporturi și anume: acordarea unei importanțe crescânde forțelor pieței și încurajarea operatorilor să ofere produse noi și o mai bună calitate a serviciilor; separarea responsabilităților între stat și companiile feroviare (cele care vor avea o structură financiară separată și administrată independent); crearea unor rute alocate numai transportului de mărfuri care să ducă accesul la piețele naționale, etc.

Un alt document important adoptat de Comisia Europeană în septembrie 2001 este Carta Albă privind Politica Europeană de Transport prin care sprijină politica comună în domeniul transporturilor feroviare pe nevoile utilizatorilor, propunând peste 60 de măsuri care să vină în întâmpinarea cetățenilor. Prima dintre aceste măsuri este legată de echilibrarea diferitelor tipuri de transport până în anul 2010 prin revitalizarea transportului feroviar, promovarea transportului maritim și a transportului naval pe apele de interior.

Sistemul de îmbunătățire și de gestionare a traficului feroviar european ca urmare a scindării infrastructurii feroviare naționale de serviciile de transport feroviar se elaborează de fiecare stat membru în parte, neexistând acte de drept comunitar derivat care să specifice în mod obligatoriu aceste măsuri administrative. Cu titlu general

precizăm că au fost preluate în dreptul intern dispozițiile Directivei nr.95/18/CE referitoare la criteriile comune pentru licențierea întreprinzătorilor feroviari stabiliți în Uniunea Europeană. Aceasta stabilește printre alte dispoziții și "alocarea rutelor" adică cine și în ce condiții poate folosi calea ferată pentru a deplasa un tren între două destinații la un anumit moment. Astfel, în statele membre, a fost creată funcția de Manager de Infrastructură, care are drept sarcină alocarea corectă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare întreprinzătorilor licențiați.

În concluzie proiectul de ordonanță supus spre analiză nu contravine principiilor de drept comunitar primar, înscriindu-se armonios în planul de dezvoltare al Politicii Europene de Transport până în anul 2010.

3. La formula introductivă, în acord cu prevederile art.40 alin.(3) din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, este necesară înlocuirea cuvântului „Constituție”, prin expresia „Constituția României”.

4. La art.2 alin.(1), în considerarea normelor de tehnică legislativă, propunem ca data de „31. 05. 2005” să fie redată sub forma „31 mai 2005”.

5. La art.4, norma este inutilă și trebuie eliminată, deoarece ea se regăsește, cu valoare de principiu, în art.11 alin.(1) din Legea nr.24/2000, republicată, care prevede că ordonanțele emise de Guvern în baza legii speciale de abilitare intră în vigoare la trei zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

B. Cu privire la Regulamentul de transport pe Căile Ferate din România

1. Semnalăm că potrivit art.54 alin.(2) din Legea nr.24/2000, republicată, capitolele trebuie numerotate cu cifre romane și nu cu cifre arabe, iar la Titlul I să fie marcat ca subdivizune, Capitolul I - Dispoziții generale.

De asemenea, semnalăm că potrivit art.45 alin.(1) din Legea nr.24/2000, republicată, articolul cuprinde de regulă o singură dispoziție normativă aplicabilă unei situații date. Ori, marea majoritate a articolelor întregului Regulament cuprind mai multe ipoteze juridice care, potrivit art.46 alin.(1) și (2) din aceeași lege ar fi trebuit să fie prezentate în alineate distincte, ca subdiviziuni ale articolului, nu să se preia marcarea structurii articolelor reglementării existente emisă

înainte de apariția Legii nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată.

2. La **art.2**, pentru rigoare normativă este necesară înlocuirea cuvântului „arătat” prin „prevăzut”.

3. La **art.6.1**, pentru respectarea acordului gramatical este necesară înlocuirea cuvântului „sesizări”, prin „sesizările”.

4. La **art. 16.3**, pentru precizia normei se impune înlocuirea expresiei „de mai sus”, prin expresia „art.16.2.1 – 16.2.20”.

5. În cadrul **Cap.2**, sugerăm introducerea unui nou articol cu privire la condițiile minimale ale transportului de călători cum sunt: curățenia vagonului, a geamurilor, a măsurilor de securitate a persoanelor și a bunurilor, condițiile de luminozitate prin folosirea unor becuri adecvate pentru a se putea citi, aprinderea obligatorie a luminilor în cazul trecerilor prin tunele, ș.a.

6. În legătură cu folosirea termenului de „vină” în cadrul textelor care privesc răspunderea, sugerăm înlocuirea acestuia cu acela de „culpă”, mai adecvat în context.

7. La **art.22.3.2**, propunem o reformulare pentru fluentă exprimării astfel,

-total sau parțial în măsura în care accidentul este imputabil călătorului;

8. Cu referire la **art.26.3**, considerăm că limita maximă a sumei globale sau a aceleia a rentei anuale trebuie să aibă o reglementare de ordin normativ superioară Normelor uniforme. Sugerăm a fi fixată chiar prin acest Regulament.

9. La **art.32.1**, propunem înlocuirea termenului de „moarte” cu „deces”, pentru unitate de terminologie.

10. La **art.33**, propunem înlocuirea termenului de „expedițiile” cu „transportul”, fiind vorba de contractul de transport de persoane și nu cel de expediție de mărfuri.

11. La **art.33.5**, fiind vorba de un termen de prescripție, limitarea suspendării cursului acesteia în cazul existenței unei reclamații administrative cel mai târziu la un termen de 3 luni de la înregistrarea acesteia, poate prejudicia pe călător, datorită faptului că nesoluționarea în termenul arătat mai sus cu consecința arătată, nu constituie un factor mobilizator în soluționarea cazului.

12. La **art.61.7**, formularea juridică este ambiguă, nu poate fi vorba de faptul că „pierderea sau avarierea ar putea rezulta din unul sau din mai multe riscuri speciale”, ci de faptul că „operatorul de

transport ținând seama de împrejurările de fapt stabilește că pierderea sau avarierea **survine** (un fapt cert) din unul sau mai multe din riscurile speciale prevăzute la art.61.4”.

Propunem reformularea dispoziției în sensul arătat.

13. La **art.61.9**, trimiterea făcută la art.61.7 privește de fapt art.61.8.

14. Referitor la dispoziția **art.64** semnalăm că potrivit practicii constante internaționale în materie de transporturi, în cazul dat este vorba de răspunderea în traficul combinat cale ferată și alte mijloace de transport cum sunt „rutier, naval, aerian”. În acest contract apare un transportator general cu care se stabilește relația de bază dintre expeditor și transportator.

Cauzele de exonerare de răspundere ale transportatorului general sunt distincte și nu obligă pe beneficiarul transportului să acționeze pentru despăgubiri pe participanții succesivi în astfel de transporturi decât în cazul în care s-a prevăzut prin contract o asemenea clauză.

15. La **art.66**, sugerăm înlocuirea sintagmei „dreptul de acțiune” cu aceea de „dreptul la acțiune” pentru rigurozitate juridică.

16. La **art.67.1, 67.3 și 67.5**, propunem înlocuirea termenului de „judecătorească” cu „în justiție”, de asemenea, pentru rigurozitate juridică.

17. La **art.69.1**, propunem înlocuirea sintagmei „prin trecerea unui an” cu aceea de „în termen de un an”.

PREȘEDINTE

dr. Dragoș ILIESCU



București

Nr. 28/21.01.2005