

EXPUNERE DE MOTIVE

pentru modificarea OG nr. 42/1997

Propunerile anexate au menirea de a armoniza si a compatibiliza efectele create in piata de prevederile OG nr.42/1997 cu prevederile Legii nr. 21/1996, modificata, privind concurenta.

Prevederile Legii nr. 21/1996, modificata, vin sa intareasca prevederile art.135 din Constitutie care declara economia romaneasca ca fiind una de piata bazata pe libera initiativa si concurenta, in care statul trebuie sa asigure libertatea comertului si protectia concurentei loiale.

In acelasi context, al realizarii cadrului legal necesar pentru ca economia Romaniei sa fie o economie de piata, bazata pe libera initiativa si concurenta, Guvernul Romaniei prin adoptarea H.G. nr.412/23.03.2004 privind organizarea si functionarea Ministerului Transporturilor (initiatorul actelor normative ce se propun a fi acum modificate) , i-a atribuit acestuia ca sarcini principale, in art.2, astfel:

- pct.22, sa asigure tuturor utilizatorilor acces egal si nediscriminatoriu la infrastructurile de transport deschise accesului public;
- pct.23, sa asigure beneficiarilor de transport dreptul de a alege liber modul de transport, transportatorul si mijlocul de transport.

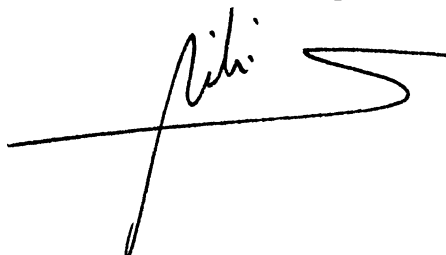
Restrictionarea, pe criteriul pavilionului, de la desfasurarea activitatilor de manevra a navelor fluviale (tip convoi, impingator si barja) in porturi, incalca prevederilor art. 45 si 135 din Constitutie dar si art.17 din OG nr.42/1997, Conventa de la Belgrad din 1948 privind regimul navigatiei pe Dunare si art.74 din Regulamentul de exploatare portuara.

Aplicarea prevederilor art.85 din OG 42/1997, modificata, produce si o grava imixtiune in gestiunea nautica a navei prin aceea ca, transportatorul strain, cel care trebuie sa se descarce de gestiune prin predarea marfii destinatarului este impiedicat sa o faca. Preluarea unitatii de transport (barja), incarcata cu marfa, spre a fi dusa la destinatar de catre impingatorul sau remorcherul romanesc, intervine fara nici un temei legal in paza si gestiunea marfii si a unitatii de transport, responsabilitati contractuale ce-i revin de drept transportatorului strain. Acesta, pe cale de consecinta, fara putinta de a se apara, este expus oricaror pretentii,justificate sau nu, ale destinatarului, cu privire la marfa transportata. De asemenea, la incarcare, transportatorul este complet privat de dreptul de a-si face stivuirea si amararea marfurilor conform planurilor sale si este de asemenea privat de dreptul sau legitim de a numara, cintari sau de a inspecta buna stare aparenta a marfii preluata la transport si asupra careia isi asuma gestiunea cantitativa si raspunderea bunei stari aparente fata de destinatari.

Raspunderea transportatorului pentru paza permanenta a unitatilor de transport fluvial a devenit o conditie sine-qua-non a aplicarii prevederilor Codului International de Securitate "ISPS", menite sa conduca la combaterea terorismului si a altor fapte antisociale. Prevederile art.85 din OG 42/1997, modificata, in continutul sau actual, contravine de fapt aplicarii prevederilor Codului ISPS.

INITIATOR,

Deputat PUR-SL Andrian Sirojea MIHEI
si Grupul Parlamentar PUR-SL din Camera Deputatilor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andrian Sirojea MIHEI', written over a horizontal line.