

205267

BIBLIOTECA LEGILOR UZUALE ANNOTATE

No. 36

LEGE

PENTRU

**Regia publică a conductelor de petrol
ale Statului
din 1929**

BCU Cluj / Central University Library Cluj
Insoțită de Expunerea de Motive a D-lui
Ministru VIRGIL MADGEARU. Avizul Con-
siliului Legislativ și Rapoartele dela
Cameră și Senat



BUCUREȘTI

EDITURA „CURIERUL JUDICIAR“, S. A., Strada Artei, No. 5

1929

Lei 40.—

LEGE

PENTRU

**Regia publică a conductelor de petrol
ale Statului
din 1929**

Insoțită de Expunerea de Motive a D-lui
Ministru VIRGIL MADGEARU. Avizul Con-
siliului Legislativ și Rapoartele dela
Cameră și Senat



BIBL. UNIV. CLUJ

0490*13. II. 1930

EXEMPLAR LEGAL

BUCUREȘTI

EDITURA „CURIERUL JUDICIAR”, S. A., Strada Artei, No. 5

1929

LEGE*)

pentru

regia publică a conductelor de petrol ale statului

CAPITOLUL I

Dispozițiuni generale

ART. 1. — Exploatarea și administrarea conductelor de petrol din domeniul public al Statului, se încredințează unei regii publice comerciale, denumită: „Conductele de Petrol ale Statului”, care va fi condusă după principiile comerciale, cu observarea intereselor superioare ale economiei naționale și ale Statului.

ART. 2. — Regia publică a conductelor de petrol ia în exploatare și administrează în condițiunile stipulate în legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice din 15 Martie 1929 și a legii de față, toate conductele cari sunt actualmente în domeniul public al Statului sau cari vor intra în acest domeniu, implicit acele ce eventual ar trece în exploatarea Statului, potrivit art. 197 din legea minelor din 27 Martie 1929 și anume: conductele, terenurile, clă-

*) Votată dimpreună cu Inventariul recapitulativ de Cameră la 26 Iunie 1929, de Senat la 11 Iulie 1929, promulgată și publicată în Monitorul Oficial No. 159 din 21 Iulie 1929.

dirile, instalațiile, stațiunile, rezervoarele, magaziile, biurourile, atelierele cu tot utilajul și înzestrările lor, materiale și mărfuri aflate în magazii și depozite, rezervoarele Statului din portul Constanța, indicate în inventarul prevăzut la aliniatul următor, cu toate instalațiile și dependențele lor, toate drepturile și obligațiile pe cari le are actuala administrație a conductelor de petrol precum și drepturile și obligațiile stațiilor de petrol din portul Constanța.

Averea trecută, pe data publicării prezentei legi în gestiunea regiei publice comerciale a conductelor de petrol, este specificată în inventarul care face parte integrantă din prezenta lege, și care se evaluează la suma de lei 1.015.000.000

ART. 3. — Regia publică comercială a conductelor de petrol ale Statului, este persoană juridică cu gestiune autonomă și patrimoniu separat.

Ea este pusă sub controlul Ministerului de Comunicații.

Sediul Regiei este în București, în localul Direcțiunii sale Generale.

Ea este scutită de orice taxe către Stat, județ sau comună.

ART. 4. — La decretarea mobilizării, pe toată durata ei, normele de funcționare și tratare a personalului sunt cele stabilite prin legile și regulamentele în vigoare în timp de război.

ART. 5. — Administrația Regiei Căilor Ferate Române este ținută să dea tot concursul exploatării conductelor de petrol.

Ea va lăsa liberă circulație a drezinelor și automotoarelor serviciului conductelor de petrol.

Atât timp cât serviciul conductelor de petrol nu va dispune de un utilaj propriu de mașini și vagoane cisterne speciale, pentru cazurile de accidente și spargerii de conducte, Administrația C. F. R. va

pune la dispoziție cu celeritatea cerută de împrejurări, locomotivele și vagoanele cisterne necesare pentru colectarea produselor.

Aceste servicii, transporturile pe calea ferată, precum și permisele de parcurs de orice fel pe C. F. R., pentru funcționarii și agenții conductelor de petrol, vor fi achitate C. F. R., în virtutea unui acord stabilit între aceste două organe.

ART. 6. — Toate organele administrației C. F. R., ale Serviciului de poduri și Șosele, precum și orice organ al Statului, județelor sau comunelor, sunt îndatorate, în caz de spargeri, scurgeri sau alte defectări de conducte ce ar observa, să le anunțe cât mai urgent și prin orice mijloc posibil, organelor celor mai apropiate ale Regiei, cum și a da concursul necesar pentru prevenirea și înlăturarea pericolului ce ar putea rezulta din aceste cauze.

BCU Cluj / Central University Library Cluj

CAPITOLUL II

Administrarea Regiei

a) Consiliul de Administrație

ART. 7. — Consiliul de administrație se compune din 7 membri și anume:

a) Directorul general al conductelor de petrol ale Statului;

b) Un funcționar superior al Ministerului de Finanțe, numit de Ministerul Comunicațiilor, în înțelegere cu Ministerul de Finanțe.

c) Un funcționar superior din Ministerul de Industrie și Comerț;

d) Un specialist recunoscut în materie de petrol sau exploatarea de conducte, care nu face parte din

corpul funcționăresc de Stat, județ sau comună, ce se va numi de către Ministrul de Comunicații;

e) Un delegat al Regiei Autonome a C. F. R.;

f) Un jurisconsult care nu face parte din corpul funcționarilor de Stat, județ sau comună, recomandat de Ministerul de Justiție;

g) Directorul portului Constanța.

Membrii dela punctele b, c și e, vor avea cel puțin gradul de director sau fost director la departamentele sus indicate și cu o vechime de cel puțin 3 ani; inspectori generali de finanțe sau foști, cu o vechime de cel puțin 5 ani; sau membri ai corpului tehnic având cel puțin gradul de inginer-șef.

Numirea membrilor consiliului de administrație se face pe termen de 4 ani, prin decret regal, după propunerea Ministerului de Comunicații.

Prin derogare dela art. 46 al legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, membrii primului consiliu se reînnoiesc înlocuindu-se 2 membri în fiecare an, prin tragere la sorți, cu excepțiunea directorului general.

Membrii noi numiți vor fi de aceeași categorie ca cei înlocuiți.

Mandatul membrilor cari înlocuiesc pe cei ieșiți la sorți, este de 4 ani.

Vacanțele se vor complectă prin membrii de aceeași categorie, cari vor funcționa până la sfârșitul mandatului membrilor pe cari îi înlocuiesc.

Membrii consiliului de administrație vor fi de drept înlocuiți, în cazul când își pierd funcțiunea sau calitatea în care au fost aleși.

Membrii consiliului de administrație trebuie să aibă domiciliul în București.

Mandatul de membru în consiliul de administrație

este incompatibil cu calitatea de membru al unuia din Corpurile legiuitoare.

Membrii consiliului de administrație nu pot face parte dintr'o întreprindere concurentă, furnizoare sau ale cărei interese ar fi contrare administrației conductelor de petrol ale Statului.

Membrii Consiliului de administrație vor putea fi revocați de către Ministerul Comunicațiilor, ori de câte ori vor da dovadă de lipsă de diligență în apărarea avutului sau intereselor acestei administrații. Decizia de revocare se va da după luarea avizului Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, care va ascultă în prealabil și apărarea membrilor în chestiune.

Funcționarii membri ai Consiliului de administrație, dețin această calitate ca atribuție suplimentară, continuând să-și exercite în același timp funcțiunea lor la autoritatea unde își au serviciul. Ei nu vor putea face parte din mai mult de două Consilii.

ART. 8. — Președintele Consiliului de administrație e numit de Ministerul de Comunicații, iar Consiliul de administrație va alege din sânul său doi vice-președinți.

ART. 9. — Consiliul de administrație se întrunește ori de câte ori este convocat de președinte sau directorul general și cel puțin de două ori pe lună.

Deciziunile Consiliului de administrație vor fi valabile luate dacă vor fi prezenți, în persoană, la ședință cel puțin 4 membri din cari directorul general sau delegatul său.

Deciziunile se vor lua cu majoritate de voturi. In caz de paritate, votul președintelui ședinței decide.

Deciziunile vor fi consemnate într'un proces-verbal de ședință și trecute într'un registru special întocmit în acest scop.

Deciziunile vor fi imediat aduse la cunoștința Ministerului de Comunicații.

Un funcționar superior, desemnat de directorul general, ajutat de personalul necesar, va îndeplini funcțiunea de secretar al Consiliului.

În chestiuni ce sunt în legătură cu apărarea națională, se va invita obligatoriu, la ședințe, în calitate de consilier tehnic, cu vot consultativ, șeful secției transporturilor din Marele Stat Major, iar în caz de împiedicare, ajutorul său.

Deasemenea Consiliul de administrație poate face apel la consilieri tehnici pentru cecetarea chestiunilor de specialitate.

ART. 10. — Orice membru al Consiliului de administrație are dreptul de a cere, în consiliu, ca directorul general să-i pună la dispoziție actele sau dosarele de cari ar avea nevoie pentru studierea chestiunilor ce dorește a supune consiliului.

ART. 11. — Directorul general sau delegatul său este referentul consiliului de administrație.

ART. 12. — Membrii Consiliului de administrație vor primi jetoane de prezență și tantieme.

ART. 13. — Consiliul de administrație decide și rezolvă, cu depline puteri, toate chestiunile privitoare la organizarea și exploatarea regiei conductelor de petrol, cu excepțiunile cazurilor mai jos arătate, în care, hotărârile consiliului vor fi supuse aprobării organelor superioare.

Consiliul de administrație are, în special, următoarele atribuțiuni:

1. Aprobă bugetul de venituri și cheltueli întocmit de directorul general și îl înaintează Ministerului de Comunicații, spre a se supune Parlamentului în cifrele lui totale de venituri și cheltueli cu excedentul, deficitul sau eventual subvenția dată întreprinderii;

2. Aprobă cheltuelile în limita articolelor bugetare, virimntele de fonduri, între articolele de cheltueli, însă numai în limita totală a cifrelor înscrise în buget și menționându-se detaliat în expunerea de motive a bugetului viitor, cu toate justificările necesare;

3. Aprobă tranzacțiuni pentru litigii cari nu depășesc 10.000.000 lei și înaintează Ministerului Comunicațiilor propuneri pentru tranzacții de litigii mai mari, în vederea întocmirii proiectului de lege respectiv;

4. Aprobă instrucțiunile tehnice administrative, de organizare și de exploatare și eventuale modificări de adus în organizarea interioară a administrației;

5. Aprobă proiectele generale de lucrări noi și transformări, cu observarea dispozițiilor art. 26.

6. Aprobă instrucțiunile speciale pentru fixarea atribuțiilor personalului.

Prezintă Ministerului de Comunicații spre aprobare și îndeplinirea formalităților legale:

a) Propunerile de împrumuturi până la 20% din venitul brut al anului precedent, prin credite particulare, cu termen până la un an, în cazul când în cursul anului încasările nu sunt îndestulătoare acoperirii cheltuelilor curente. Aceste mijloace se vor procura în prim loc dela tezaurul Statului, ori de câte ori acesta va avea disponibilități;

b) Proiectele de legi și regulamentele lor de aplicare;

c) Proiectele de legi pentru alienarea sau ipotecarea imobilelor;

d) Propunerile de contractări de împrumuturi cu termen lung, sau emiteri de obligațiuni pentru eventuale investițiuni, spre a fi aprobate prin lege;

e) Planurile financiare, bilanțurile și conturile de profit și pierderi, cari urmează a fi aprobate de Con-

siliul de Miniștri, după propunerea ministerelor de comunicații și finanțe;

f) Propunerile pentru sporirea cheltuelilor bugetare, în cazul când există sporuri de venituri cari să acopere sporul de cheltueli propuse, cu excepția cheltuelilor prevăzute pentru plata personalului administrativ specificat în statele de plată ale întreprinderii.

Aceste propuneri urmează să fie aprobate de Ministerul de Comunicații, în înțelegere cu Ministerul de Finanțe;

g) Condițiile generale de transport și tarifele conform art. 28;

h) Proiectele de convențiuni cu diferite administrațiuni sau întreprinderi de transport, spre a fi supuse aprobării Consiliului de Miniștri;

i) Propunerile pentru vânzarea imobilelor spre a fi aprobate de Consiliul de Miniștri. Aceste vânzări se vor face numai prin licitație publică.

ART. 14. — Consiliul este obligat să înainteze la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar, atât Ministerului de resort, cât și Consiliului Superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, un raport asupra randamentului tehnic, administrativ și financiar al gestiunii sale și asupra programului de lucru ce propune pentru exercițiul viitor.

b) Comitetul de direcție

ART. 15. — Pentru rezolvarea chestiunilor curente, Consiliul de administrație delegă o parte din puterile sale Comitetului de direcție compus din 2 membri, desemnați de Consiliu din sânul său și din Directorul general al Regiei sau delegatul lui.

Hotărârile Comitetului de direcție vor fi readuse

la cunoștința Consiliului de administrație la prima ședință.

Tantiema unui membru din Comitetul de direcție va fi de 3 ori mai mare de cât aceea a unui membru din Consiliul de administrație.

CAPITOLUL III

Direcțiunea Generală

Atribuțiuni

ART. 16. — În capul Direcțiunii generale este un director general. Numirea directorului general se face de Ministerul Comunicațiilor prin decret regal, după propunerea Consiliului de administrație.

El poate fi angajat și prin contract, după aceeaș propunere.

Directorul general are, în special, următoarele atribuțiuni:

a) Are sub conducerea sa întregul personal. El propune Consiliului de administrație, numirea, revocarea și eșirea din serviciu a personalului de conducere, după dispozițiunile statului personalului Conductelor de Petrol, prevăzut la art. 19;

b) Execută hotărârile Consiliului de administrație și Comitetului de direcție în conformitate cu legile, regulamentele, instrucțiunile și cu îndrumările date de acest Consiliu și reprezintă personal sau prin delegați administrațiunea în relațiunile ei cu diferite instituțiuni de Stat și față de terți, precum și înaintea instanțelor judiciare;

c) Aprobă cheltuelile în limita mandatului dat de Consiliul de administrație, putând delega o parte din aceste puteri și organelor sale subalterne;

d) Elaborează cu Comitetul de direcție regulamentele interioare și instrucțiunile de serviciu și stabilește detaliile de organizare, supunându-le discuțiunii și aprobării Consiliului de administrație;

e) Ea măsoară și controlează ca serviciul să fie făcut în conformitate cu legile, instrucțiunile și ordinele de serviciu în vigoare, ca dispozițiunile tarifare să fie aplicate cu strictețe, ca sumele înscrise ca venit în bugetul general al Statului să fie vărsată la timp tezaurului public;

f) Repartizează și supraveghează ca transporturile să se facă regulat și în ordine;

g) Examinează cu Comitetul de direcție proiectele de tarife și le supune Consiliului de administrație;

h) Studiază în comitetul de direcție și propune Consiliului de administrație proiectul de buget anual al administrației, precum și eventual modificările de adus în cursul anului bugetar;

i) Propune Consiliului de administrație repartizarea sumelor disponibile din orice credit și a materialelor disponibile;

j) Ține, Consiliul de administrație, în curent cu situația financiară;

k) Propune Consiliului de administrație proiectele de împrumuturi și emiteri de obligațiuni;

l) Pregătește proiectele de legi și regulamentele lor și după aprobarea de către Consiliul de administrație, le prezintă Ministerului de Comunicații spre a fi supuse Parlamentului.

m) Dacă o întârziere a executării unor dispozițiuni ar atrage după sine pericolul unor pierderi sau altor neajunsuri pentru administrație, el poate lua pe propria răspundere, în mod provizoriu, măsurile ce va găsi cu cale și cari ar intra în competența organelor superioare sau asupra cărora nu există vreo dispoziție.

El este însă obligat să aducă imediat la cunoștința organelor superioare măsurile luate.

ART. 17. — Directorul general nu poate, fără aprobarea Ministerului de resort, să ia parte la vreo altă întreprindere, în orice calitate.

ART. 18. — Directorul general este personal răspunzător de conducerea întreprinderii. El poate fi revocat, în caz de greșeli grave, în urma consultării Consiliului de administrație.

CAPITOLUL IV.

Personal, drepturi și îndatoriri

ART. 19. — Normele pentru numirea, revocarea, ieșirea din serviciu, sancțiunile ca și drepturile și obligațiunile personalului administrației conductelor de petrol se vor fixa printr'un statut întocmit de Consiliul de Miniștri și confirmat prin Decret Regal.

ART. 20. — Direcțiunea conductelor de petrol, legalmente responsabilă de faptele funcționarilor săi, va putea chema în garanție, spre a fi făcut bănește răspunzător pe funcționarul sau membrul în consiliu care a lezat interesele Statului sau ale particularilor prin săvârșirea unui fapt ce constituie un abuz de putere ori o depășire fie a limitelor mandatului său, fie a atribuțiunilor legale ce le avea acest funcționar.

Acelaș drept îl va avea direcțiunea și în cazul când va fi chemată a despăgubi pe particulari de daunele ce le-au suferit în urma infracțiunilor săvârșite de funcționarii conductelor de petrol în vederea despăgubirilor sale, atât în cazurile prevăzute în alineatele precedente cât și în cazul când funcționarii prin faptele sau omisiunile lor au pri-

cinuit pagube administrației conductelor de petrol.

Direcțiunea va avea asupra întregii averi a celui vinovat un privilegiu, pentru a cărei asigurare va cere, fără dare de cauciune, a se lua inscripțiuni asupra averii imobiliare și orice măsuri asigurătoare asupra celei mobiliare.

Orice înstrăinare de avere sau constituire de drepturi reale făcute de funcționari posterior transcrierii privilegiului, de către Regia conductelor de petrol, sunt nule de drept.

Inscripțiunea va putea fi radiată de cel interesat pe baza hotărârii definitive de respingere a pretențiunii Regiei conductelor de petrol.

ART. 21. — În timp de pace personalul conductelor de petrol aflat în poziție de rezerviști și milițieni, ve fi scutit de manevre, concentrări, gărzi, dacă absentarea dela serviciu, constatată de comun acord cu Marele Stat-Major, ar fi dăunătoare exploatării.

ART. 22. — Tot personalul definitiv participă la Casa generală de pensuni și este supus reținerilor pentru pensii prevăzute de legea generală de pensuni.

ART. 23. — La promulgarea prezentei legi, personalul căruia i s'a făcut rețineri de 5% pentru Casa de ajutor C. F. R. se trece la Casa generală a pensiilor unde se va vărsa, în termen de trei ani, diferența între reținerile totale făcute și cele convenite Casei generale de pensuni pe acelaș interval.

CAPITOLUL V

Tarife, traseul liniilor, convențiuni

ART. 24. — Directivele generale ale politicei transporturilor, chestiunile referitoare la traseul rețelei

de conducte, tarifele și convențiunile de transport vor fi date de Consiliul de Miniștri, pe baza propunerii Ministrului Comunicațiilor.

ART. 25. — Regiei conductelor de petrol îi aparține efectuarea tuturor transporturilor de produse petrolifere cari se pot transportă prin conducte, Regia autonomă a C. F. R. neputând transportă decât celelalte produse sau plusul peste capacitatea de transport a Regiei conductelor, conform certificărilor ce se vor da, în acest scop, de către această din urmă Regie.

ART. 26. — Regia conductelor de petrol nu poate desființa o linie de conductă existentă sau construi o altă nouă, fără să fie autorizată la aceasta de Consiliul de Miniștri.

ART. 27. — Convențiunile cu orice organizațiune de transport, se vor încheia de Regia conductelor de petrol sub rezerva ratificării lor de către Consiliul de Miniștri.

ART. 28. — Proiectele de tarife acceptate de Consiliul de administrație al Regiei conductelor de petrol, vor fi înaintate Ministrului Comunicațiilor, care luând avizul Consiliului superior al comunicațiilor, le va supune aprobării Consiliului de Miniștri sau, la nevoie, le va retrimite în studiu Consiliului de administrație al Regiei conductelor de petrol.

Ministerul Comunicațiilor poate cere Regiei conductelor de petrol scăderea sau modificarea unora sau a tuturor tarifelor propuse sau în vigoare. Scăderile sau modificările cerute trebuiesc însă să fie astfel încât să nu periclitizeze echilibrul bugetar al Regiei conform art. 31.

Consiliul de administrație este obligat a studia cererile și a înaintă în termen de 15 zile Ministerului Comunicațiilor răspunsul său de acceptare, în total sau în parte, sau a arată detaliat motivele pentru

carî propunerile nu pot fi acceptate sau ar trebui să fie modificate pentru a nu compromite echilibrul bugetar, urmând ca Ministerul, consultând Consiliul superior al comunicațiilor, să renunțe la propunere sau să prezinte chestiunea Consiliului de Miniștri pentru a decide.

În chestiunile tarifare, deciziunile Consiliului de Miniștri vor fi date în termen de 15 zile dela înaintarea propunerilor sau răspunsului Regiei conductelor de petrol. În caz când nu se va decide în acest termen, se vor considera ca aprobate propunerile Regiei conductelor de petrol.

CAPITOLUL VI

Venituri, cheltueți, contabilitate, bilanțuri, constituirea diferitelor fonduri

BCU Cluj - Economic Sciences Faculty Cluj

ART. 29. — Veniturile exploatării conductelor de petrol ale Statului provin din:

- a) Taxele percepute pentru transporturi, depozitarea și înmagazinarea produselor;
- b) Vânzarea cantităților de produse din cele prevăzute la art. 25 ce ar depăși nevoile exploatării;
- c) Inchirieri de materiale și orice alte încasări neprevăzute.

ART. 30. — Toate veniturile și creanțele certe, lichide și exigibile ale Regiei conductelor de petrol se vor putea urmări și încasa conform legii de urmărire a veniturilor Statului.

ART. 31. — Tarifele trebuiesc întocmite astfel încât încasările să acopere cel puțin cheltuelile totale ale exploatării, inclusiv plata dobânzilor și amortismentul nouilor investiții și dobânzilor împrumuturilor făcute pentru scopul întreprinderii.

ART. 32. — Cheltuielile vor putea depăși veniturile numai în interese superioare de Stat cu aprobarea pentru fiecare caz în parte a Consiliului de Miniștri, după propunerea Ministerului Comunicațiilor în înțelegere cu Ministerul Finanțelor. Odată cu aprobarea plusului de cheltueli, reprezentând plata lucrărilor executate și a serviciilor prestate în interesele Statului și eventual a pierderilor suferite prin aceasta, Consiliul de Miniștri va decide și asupra modului de acoperire ce urmează să fie acordat Regiei publice a conductelor de petrol.

ART. 33. — Transporturile, predările de materiale și toate serviciile prestate de Regia publică a conductelor de petrol, inclusiv cele făcute pentru diferite servicii publice, se vor plăti după tarifele în vigoare și condițiunile generale de transport.

ART. 34. — Se pot face reduceri pentru autorități de Stat, județ sau comună ori instituțiile de utilitate publică pusă sub controlul lor; în nici un caz însă tarifele pentru aceste transporturi, livrări sau servicii prestate de Regie, nu se vor scoborî sub costul exploatării, plus cheltuelile generale și dobârziile sumelor împrumutate pentru scopul întreprinderii.

ART. 35. — Pe lângă taxele de transport, Regia conductelor de petrol va reține din produsele predate, spre transportare, un procent pentru acoperirea pierderilor prin evaporare, scurgeri, spurgeri de conducte și rezervoare etc., reținere care rămâne proprietatea definitivă a Regiei conductelor de petrol.

Tot din acest procent se va alimenta stocul conținut în conducte („plinul lor“) precum și stocurile din rezervoare cari permit să se predă imediat la destinație produsele depuse spre transportare.

ART. 36. — Regia publică a conductelor de petrol va elibera recipise în cari să se specifice can-

titatea și calitatea produsului, numele și domiciliul predătorului.

Administrația conductelor de petrol va putea emite, la cerere, anexat recipisei și un buletin de gaj, conținând aceleași mențiuni ca și recipisa, denumit „warant“.

Recipisa și warantul vor putea fi transmisibile prin gir.

Un regulament special va determina normele de emiterie și modalitatea aplicabilă a acestor recipise și warante.

ART. 37. — Veniturile și cheltuelile anuale ale Regiei, dobânzile și amortismentele împrumuturilor contractate de Regie, formează bugetul Regiei publice a conductelor de petrol.

Acest buget se va înainta Parlamentului în cifrele lui totale de venituri și cheltueli, și va constitui o anexă a bugetului general al Statului, în care va figura numai beneficiul net, (cu dobânda prevăzută la art. 50) deficitul și eventual subvenția acordată Regiei.

ART. 38. — Prestările, lucrările și livrările executate de către Regia conductelor de petrol, în interesul administrațiilor Statului, vor fi plătite pe baza justificării cheltuelilor pentru material și salarii, plus cheltuelile generale și dobânzi. În acelaș fel administrația conductelor de petrol va plăti contravaloarea serviciilor ce i s'au prestat de către administrațiile Statului sau alte regii comerciale.

ART. 39. — Pentru avansurile acordate de Tezaurul Statului și pentru depunerile făcute de Regia conductelor de petrol, se va socoti o dobândă în cont curent egală cu scontul Băncii Naționale a României.

ART. 40. — În vederea investițiunilor absolut indispensabile exploatării, pentru activitatea și mări-

rea capacității de transport, Regia conductelor de petrol poate să contracteze împrumuturi particulare pe termene lungi, potrivit dispozițiilor art. 13 și în acelaș fel poate obține fondurile necesare dela operațiunile de împrumut ale Statului.

ART. 41. — In regulă generală, operațiunile de încasări și plăți se vor face prin administrațiile financiare sau prin agenții Băncii Naționale. In măsura necesităților curente, aceste operațiuni pot fi făcute direct prin cassiera Regiei conductelor de petrol. In acest scop se permite cassieriei Regiei de a-și pregăti un disponibil de cassă potrivit art. 42. Toate excedentele de cassă cari depășesc acest disponibil trebuiesc să fie de îndată vărsate de către cassiera Regiei administrației financiare sau agențiilor Băncii Naționale.

Operațiunile cu străinătatea se vor face exclusiv prin Banca Națională a României.

ART. 42. — Regia conductelor de petrol este obligată să înainteze Ministerelor de Finanțe și Comunicații, la 15 ale fiecărei luni, situațiile de cassă. Odată cu înaintarea acestor situații va face cunoscut și cifra aproximativă a totalului disponibilului necesar perioadei de timp imediat următoare.

ART. 43. — Regia va ține contabilitate în partidă dublă.

ART. 44. — Anul administrativ al exploatării începe la 1 Ianuarie și durează până la 31 Decembrie inclusiv.

ART. 45. — Regia va formă următoarele fonduri: Fondul de reînnoire și îmbunătățire și fondul de rezervă.

Fondul de reînnoire și îmbunătățire și fondul de rețetă și înlocuirea instalațiunilor și pentru reparații cari depășesc cadrul întreținerii obișnuite. Ee se creează prin deducerea a 20% din veniturile brute.

Fondul de rezervă servește pentru acoperirea pierderilor produse de cazuri de foră majoră, precum și pentru acoperirea cheltuelilor necesare înlocuirii instalațiilor tehnice, distruse înaintea termenului de amortizare sau devenite inutilizabile, ca urmare a progreselor tehnice.

ART. 46. — Ministerul de resort, în înțelegere cu cel de finanțe, cu avizul Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, poate admite, pe baza propunerii Consiliului de administrație, crearea altor fonduri.

ART. 47. — Fondurile prevăzute mai sus și amortismentele nu vor putea fi întrebuințate decât în strictă conformitate cu destinația lor.

Toate fondurile și amortismentele vor fi depuse la Casa de Depuneri și Consemnațiuni, și vor avea în contabilitate conturi separate.

ART. 48. — Pe baza inventarului general Regia va face până la 1 Mai al fiecărui an, bilanțul însoțit de darea de seamă.

La bunurile cari prin natura lor sunt supuse uzării ori deprecierei, se vor face amortizările corespunzătoare. Aceste amortizări se vor fixa anual de Consiliul de administrație după propunerea Direcțiunii generale.

Bunurile mobile se vor socoti cu prețul de cost, dacă acesta este mai mic decât prețul zilei sau pe acest din urmă preț, dacă cel de cost îi este superior.

Conturile dubioase se vor nota cu valoarea probabilă; cele ce nu se pot încasa se vor scădea; iar rentele și obligațiunile se vor înscrie pe prețul zilei.

ART. 49. — Bilanțul aprobat de Consiliul de administrație va fi înaintat cu indicarea și justificarea schimbării valorilor din activul inițial al Ministerului de Comunicații, celui de Finanțe, Parlamentului cât

și Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice.

Impărțirea beneficiilor

ART. 50. — Din beneficiul net, după bilanț, se va lua:

- a) 50% pentru fondul de rezervă prevăzut la art. 45, până ce se va ajunge la cifra de 50.000.000 lei;
- b) 1% pentru Consiliul superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice;
- c) O dobândă egală cu scontul Băncii Naționale la 31 Decembrie al anului pentru care se încheie bilanțul, socotită la capitalul de lei 1.015.000.000;
- d) Din rest se va distribui Consiliului de administrație și Comitetului de direcție: 2% și 0,5% Comisiei de control.

Din restul beneficiilor, după preluările de mai sus, se va distribui:

10% din acest ultim rest participări întregului personal al întreprinderii.

Ceea ce rămâne se va vărsa odată cu dobânda dela punctul c de mai sus tezaurului public, în conținutul articolului bugetar, cu observarea dispozițiilor dela art. 54;

CAPITOLUL VII

Controlul

ART. 51. — Verificarea conturilor și a casieriei se execută de către o comisiune de control compusă din trei membrii și anume:

Un delegat al Ministerului Comunicațiilor, un delegat al Ministerului de Finanțe, ambii aleși dintre

funcționari acestor departamente, și un expert-contabil numit de Ministerul Comunicațiilor, desemnați în fiecare an în cursul lunii Ianuarie.

ART. 52. — Comisiunea de control trebuie să supravegheze contabilitatea, să controleze inventarele exploatării cel puțin odată pe fiecare semestru, iar la finele anului administrativ va examina încheierea conturilor.

Rezultatul tuturilor revizuirilor periodice va fi supus Ministerului Comunicațiilor, celui de Finanțe și Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor Statului.

ART. 53. — Regia Conductelor de Petrol este supusă controlului Inaltei Curți de Conturi.

CAPITOLUL VIII

BCU Cluj / Central University Library Cluj

Dispozițiuni diverse și tranzitorii

ART. 54. — Până la 1 Ianuarie 1940, dobânzile prevăzute în art. 50 se vor vărsa Regiei ca avansuri fără dobândă, în contul construirii de noi conducte. Aceste avansări se vor restitui tezaurului în termen de maximum 10 ani.

ART. 55. — Mandatul primului Consiliu de administrație ține dela data numirii lui până la 1 Ian. 1934. Inlocuirea membrilor acestui Consiliu se va face la 31 Decembrie a fiecărui an, începând cu 1930.

ART. 56. — Intreaga gestiune a actualei Direcțiuni a Conductelor de Petrol va fi verificată de o comisiune numită de Ministerul Comunicațiilor și al Finanțelor și va trece asupra Regiei Publice, care o va lichida separat cu tezaurul public, în contul exercițiilor bugetare respective.

ART. 57. — Până la 31 Decembrie 1929, Regia

Conductelor de Petrol va ține contabilitatea după normele din trecut. Ea se va alimenta dela tezaur cu $\frac{1}{2}$ din alocațiile pe 1929, prevăzute în bugetul Căilor Ferate Române, repartizat pe direcțiuni și va vărsa veniturile în contul bugetului pe exercițiul în curs.

ART. 58. — Până la intrarea în vigoare a statutului funcționarilor Conduței de Petrol, se va aplica funcționarilor acestei Regii partea I a statutului funcționarilor publici.

ART. 59. — Toate dispozițiile legilor și regulamentelor, contrare prevederilor prezentei legi, sunt și rămân abrogate.

ART. 60. — Un regulament va determina modul de aplicare a prezentei legi.

Ministrul Comunicațiilor, VIRGIL MADGEARU

BCU Cluj / Central University Library Cluj

INVENTARUL RECAPITULATIV

A. Conductele de petrol și instalațiunile anexe

I. Materiale și instalații

1. Conducte, robinete-vane, clapete de reținere	lei	930.212.300,—
2. Rezervoare cu fundațiile lor	„	149.732.200,—
3. Terenuri	„	37.085.723,—
4. Clădiri și linii de garaj	„	64.756.740,—
5. Instalații fixe	„	13.958.100,—
6. Mobilier	„	1.356.980,—
7. Materiale și scule	„	10.344.301,—
8. Lucrări din buget ordinar și creditul de lei 38.300.000	„	52.749.050,—
9. Linia telefonică	„	18.971.430,—
Total	lei	1.279.166.824,—

Se scade pentru uzura și justa evaluare:

1.	41	la sută la conducte . . .	lei 381.387.043,—
2.	30	„ „ rezervoarele vechi „	21.282.000,—
3.	5	„ „ la terenuri . . . „	1.710.670,—
4.	30	„ „ la clădiri . . . „	19.427.022,—
5.	36	„ „ la instalații fixe „	4.360.335,—
6.	10	„ „ la mobilier . . . „	135.698,—
7.	15	„ „ la materiale și scule „	1.468.149,—
8.	20	„ „ la linia telefonică „	3.794.287,—
Total de scăzut . . .			lei 433.665.204,—
Total de scăzut . . .			lei 433.665.204,—
Rămâne . . .			lei 845.501.620,—

Intru'cât această evaluare s'a tăcut în primăvara anului 1927, adică cu doi ani mai înainte, evaluarea de mai sus ar trebui redusă cu uzura materialului pe acest interval.

Cum pentru asemenea lucrări considerăm durata de existență circa 30 ani, urmează că cota de uzură pe acești ultimi 2 ani ar fi:

$$\frac{2 \times 845.501.620}{30} = 56.333.440,—$$

Scăzând uzura din valoarea de mai sus, rezultă că valoarea inventariului de materiale, scule, instalațiuni la data prezentei (Mai 1929)

este de	lei 845.501.620,—
„	56.333.440,—
este . . .	lei 789.168.180,—

II. Stoc de produse petrolifere, proprietatea Statului, aflat în conducte

1. Țiței	circa va.	$130 \times 15.000 =$	2.700.000
2. Petr. lamp.	„ „	$1.500 \times 26.000 =$	39.000.000
Total . . .			lei 41.700.000

Total general inventar, instalații și stocuri de produse lei 830.868.180,—

III. Pentru compensații de erori și omisiuni	
omisiuni „	4.131.820,—
De transportat total . . . lei	<u>835.000.000,—</u>

B. Instalațiuni de petrol ale portului Constanța

1. Rezervoare, conducte și linii de garaj lei	200.000.000
2. Pompe și motoare „	1.800.000
3. Instalațiuni pentru încăl. „	1.500.000
4. Instalațiuni pentru încălzirea în tankuri „	7.200.000
5. Diferite „	<u>4.300.000</u>
Total „	231.000.000
Scăzând uzura de 20% din 231.000.000. „	<u>51.000.000</u>
Rămâne „	180.000.000
Total general (A—B)	—
Rămâne lei B.	180.000.000
Total general (A—B) „	<u>1.015.000.000</u>

BCU Cluj / Central University Library Cluj

Expunere de Motive

Considerațiunile pentru cari Direcțiunea Specială a Conductelor de Petrol a fost anexată la Căile Ferate erau de oportunitate și cu caracter tranzitoriu, pentru a înlesni transporturile mari de materiale și în vederea accelerării lucrărilor, traseul fiind ales, pe atunci, pentru toate conductele, dealungul căiei ferate Băicoi-Constanța.

Câțiva ani mai târziu, găsindu-se că exploatarea conductelor de petrol nu are ce căută înglobată în Administrația C. F. R., cu care nu se aseamănă în nimic s'a trecut (tot sub formă de direcție specială), în Ministerul Comunicațiilor, sub ordinea și controlul direct al Ministrului.

Printr'o întâmplare, de ordin independent de interesele generale, după câțiva ani, ea a fost trecută îndărăt la C. F. R.

În acest interval de timp, într'un moment dat, Conductele de Petrol erau să fie trecute la Ministerul de Industrie și Comerț.

În urmă, câțiva ani de-a rândul, s'a urmărit comercializarea lor, în forma unei regii mixte (cointeresate), care neputându-se realiza, această exploatare a rămas tot la C. F. R., până în ziua de azi.

Conductele Statului, deși cu instalațiuni incomplete, având și lipsuri de tot felul, aduc încă dela începutul exploatării (1919—1920) modestul venit de 3 milioane lei anual. De atunci veniturile ei au crescut mereu până în 1926, ajungând la lei 261 milioane, când printr'o mare reducere de tarife (peste 60%), acordată industriei de petrol, ele scad în 1928 la 129 milioane, cu o prevedere pentru 1929 de lei 151 de milioane.

Cu toată această considerabilă reducere a tarifului, totalul veniturilor ei pe acest interval de timp a fost de circa lei 1.019

milioane, din care scăzând toate cheltuielile (personal, material și investițiuni noi, în sumă totală de 335 milioane lei), a rămas un beneficiu net de 665 milioane, care *a fost vărsat în profitul căilor ferate.*

E de observat că, în cazul special al acestei exploatări, deși orice sumă investită pentru complectarea și perfecționarea ei, este producătoare de venituri și că, toate bugetele conductei au dat excedente însemnate, totuși Administrația C. F. R., nu numai că nu a adus, în acest interval toate îmbunătățirile necesare Conductelor Statului, dar nu a putut satisface, în măsura dorită, nici transporturile cu vagoanele cisterne pentru consumul intern, ceea ce lasă în suferință regiuni din țară, cari rămâneau nealimentate, sau alimentate cu marfă de prima necesitate, pe un preț de 3—5 ori mai mare ca în restul țării.

Pe de altă parte, administrația C. F. R., exploată, înainte de războiu, o rețea de circa 3.800 km., iar astăzi circa 13.000 km., rețea ce are nevoie imperioasă de multe modificări, complectări și perfecționări, cum ar fi construcțiuni de linii noi, (absolut necesare), dublarea unor linii, construcții, de poduri, etc., etc. În aceste condițiuni, această administrațiune, atât de astă, nu poate să se mai ocupe și de exploatarea conductelor de petrol ale Statului.

În afară de aceasta, exploatarea conductelor, ea însăși, din cauza dezvoltării industriei de petrol, a cărei producțiune este mai mult decât de două ori mai mare decât maximul atins înainte de războiu, are nevoie de o organizație proprie, independentă și de inițiativă.

Pentru a da exploatării conductelor de petrol ale Statului posibilitatea de a corespunde scopului pentru care au fost înființate și, mai ales rolului de a asigura în viitor, transportul în cele mai bune condițiuni, al producțiunii noastre petrolifere, este deci absolut necesar de a separa *complect*, exploatarea conductelor de petrol de aceea a Căilor Ferate.

Cum această întreprindere de transport este în legătură cu politica combustibilului lichid a Țării, legea de modificare a legii minelor din 1924 prevede că ea trebuie să fie și să rămână o exploatare exclusivă de Stat. De aceea, proiectul de lege urmărește crearea unei regii publice a conductelor de petrol, în cadrul general al legii, pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice.

Un inconvenient însemnat în exportul produselor petrolifere,

prin portul Constanța, este că operațiunile de transport prin conducte, cele de primire în port, precum și cele de predare în vapoare, se fac de două autorități ce lucrează cu totul separat. Din această cauză nu se pot aduce îmbunătățiri complete și definitive acestui fel de transport, în conformitate cu principiile stabilite de specialiștii în materie, în congresele internaționale de navigațiune, cum ar fi:

1. Separarea completă a rezervoarelor de benzină, de acelea ale celorlalte produse;

2. Toate rezervoarele să fie așezate la oarecare depărtare de port și la înălțimea cea mai favorabilă, pentru ca scurgerea produselor să se facă prin cădere naturală.

3. Sporirea până la 30 cm. și mai mult, a diametrelor conductelor dintre rezervoare și nivelul tankurilor, precum și înmulțirea acestor conducte, pentru ca încărcarea în vapoare să nu dureze decât câteva ore.

Satisfacerea acestor prime condițiuni, pentru portul Constanța, se impune cu atât mai mult cu cât, din cauza micimei bazinului de petrol, capacitatea de încărcare în tankuri e foarte redusă, ceea ce expune, adesea, vapoarele la contra-stalii foarte costisitoare. BCU Cluj / Central University Library Cluj

E de observat că, din acest punct de vedere, Constanța oferă posibilitatea de a realiza toate aceste îmbunătățiri.

În adevăr, în Palas, regiune înaltă cu 30—50 m. deasupra mării, se pot așeza pe terenul conductelor de petrol toate rezervoarele, atât cele de stocaj cât și acelea necesare transvazărilor curente. Aci se poate face izolarea produselor cele mai inflamabile de restul produselor, ferindu-se portul comercial de pericolul unui incendiu.

Pe baza acestui principiu, atât noile rezervoare cât și cele existente, se pot construi și muta, încetul cu încetul, în Palas, liberându-se portului actuala platformă ocupată cu aceste depozite.

De aci, din Palas, prin conducte suficiente, cu diametre mari, se vor lega direct capacitățile din Palas cu bazinul portului. Tot în Palas s'ar face și încălzirea produselor vâscoase, cari și ele ar merge la tankuri, tot prin cădere naturală. Cu chipul acesta se va evita încălzirea de două ori a produselor trimise de societățile din Palas și Medeea, precum și cheltuielile inutile cu trecerea produselor prin „recepțiunea” intermediară a portului și prin stația lui de pompare.

Prin cădere naturală a produselor din Palas și port și neutilizarea de motoare și pompe, se aduce și o economie *considerabilă*, care ar putea, eventual, degrevă prețul de desfacere al acestor produse.

În scopul dar de a avea o unitate de concepție și de conducere a organizării transporturilor produselor petrolifere și a trecerii lor prin portul Constanța, în vederea exportului, și a se asigura o administrare pe baze comerciale, este necesar de a contopi într'o singură organizare aceste două administrațiuni independente, în Regia publică comercială a conductelor de petrol.

Ministrul comunicațiilor ad-interim, V. MADGEARU.

Avizul Consiliului Legislativ

Proces-Verbal Nr. 30

— Sedința dela 14 și 15 Iunie 1929 —

Sub președinția d-lui G. Slătineanu.

Prezenți fiind:

Consilieri permanenți d-nii: St. Chicoș, G. Sărățeanu și N. Hiott.

Referent titular al lucrării d. Al. P. Gane.

Luând în discuție proiectul de lege pentru exploatarea conductelor de petrol ale Statului, înaintat Consiliului de Ministerul Comunicațiilor cu adresa Nr. 8.525 din 13 Iunie 1929, emanând dela acelaș Minister și înregistrat la acest Consiliu sub Nr. 626 dela 13 Iunie 1929;

Ascultând raportul d-lui consilier permanent G. Sărățeanu și referatul d-lui referent titular Al. P. Gane,

Consiliul,

Constată că prin prezentul proiect de lege se organizează Regia publică a conductelor de petrol ale Statului, Regie publică ce urmează să exploateze de acum înainte aceste conducte,

I. Prin art. 19 din proiectul de lege se dispune că: „normele pentru numirea, revocarea, ieșirea din serviciu, sancțiunile ca și drepturile și obligațiunile personalului administrației conductelor de petrol se vor fixa printr'un statut întocmit de Consiliul de administrație, aprobat de Consiliul de Miniștri și confirmat prin Decret Regal. Iar art. 60 din proiect, ca dispoziție transitorie, prevede că până la intrarea în vigoare a statutului mai sus amintit „se va aplica funcționarilor acestei Regii partea I-a a statutului funcționarilor publici”.

Funcționarii acestei administrațiuni se găsesc sub acelaș regim ca și funcționarii publici, aplicându-li-se statutul funcționarilor concretizat într'o lege. Partea I-a din această lege ar urmă, conform proiectului să li se aplice și de acum înainte în mod transitoriu, până la abrogarea sau modificarea printr'un Decret Regal a legii denumită „Statutul Funcționarilor publici”.

Dispozițiunile legale, cari stabilesc regimul funcționarilor publici, drepturile și îndatoririle lor, nu se pot modifica de Consiliul de Miniștri nici chiar dacă această măsură ar fi confirmată printr'un Decret Regal, măsurile de ordin administrativ ale puterii executive neputând nici abrogă nici modifica o lege, de oarece potrivit dispozițiunilor constituționale este nevoie de o măsură similară, adică tot de o lege pentru acest scop.

Consiliul este deci de părere că statutul funcționarilor Regiei conductelor de petrol ale Statului urmează să fie stabilite pe cale de lege, ținându-se seamă de drepturile câștigate ale acestor funcționari și respectându-se garanțiile și drepturile prevăzute în statutul funcționarilor publici.

II. Prin art. 20, alin. ultim, proiectul de lege prevede că înstrăinările de avere sau constituiri de drepturi reale făcute de funcționari, posterior constatării de către Regia conductelor de petrol a daunei ce aceștia i-au produs, sunt nule de drept;

Având în vedere că pentru a se evită anularea unor asemenea acte în dauna terților de bună credință, legiuitorul a prevăzut în dreptul comun principiul transcrierii actelor, tocmai pentru ca terții să poată luă cunoștință și să nu fie surprinși, Consiliul socotește că este conform principiului de drept arătat mai sus, ca art. 20 din proiect să fie completat în sensul următor:

1. Să se precizeze anume cum să se facă, de către Regia conductelor de petrol, constatările daunelor produse de funcționari și,

2. Aceste constatări să se transcrie în rezumat, în registrul de transcripțiuni al Tribunalului locului imobilului, simpla constatare administrativă neputând fi de natură să anuleze de drept un act.

În acest chip terții de bună credință ar fi în măsură să ia cunoștință de drepturile ce ar grevă averea funcționarilor acestei regii.

3. Art. 52 din proiectul de lege prevede o cotă de participare la beneficii a întregului personal al întreprinderii.

Cum o mare parte din acest personal are calitate de funcțio-

nari publici, ar urm  ca aceştia să primească un plus de salarizare, spre deosebire de ceilalţi funcţionari ai Statului, judeţului sau comunei. Lucrul acesta atinge principiul armonizării retribuţiunilor bugetare, potrivit căruia s'a căutat ca, acelaş grad de funcţiune în orice administraţiune ar fi, să fie egal salarizat.

Excepţiunile în materie de salarizare a funcţionarilor publici creează o inegalitate de tratament a acestor funcţionar, cari ar fi salarizaţi în mod diferit, după cum sunt întrebuinţaţi într'un serviciu public producător sau neproduc tor de venituri.

Or, salariile funcţionarilor publici nu pot varia după acest criteriu, toate serviciile publice concur nd deopotrivă la bunul mers al gospodăriei Statului, iar funcţionarii acestor servicii trebuind să-şi îndeplinească îndatoririle lor, independent de consideraţiunea că din veniturile serviciului la care sunt întrebuinţaţi li s'ar cuveni o cotă parte.

 n consecinţă, Consiliul opinează că dispoziţiunile din art. 52; referitoare la participarea la beneficii a personalului din Regia conductelor de petrol ale Statului, care-şi păstrează calitatea de funcţionari publici, urmează a fi suprimate.

4.  n articolul 32 din proiect se face, în mod greşit, trimiterea la art. 31 în loc de art. 2.

Consiliul opinează pentru facerea rectificării cuvenite.

Cu aceste modificări, proiectul de lege urmează să fie supus. desbaterilor Corpurilor legiuitoare.

Preşedinte, *G. Slătineanu.*

Consilieri permanenţi, *St. Chicos, G. S r ţeanu, N. Hiottt.*

Referent-titular, *Al. P. Gane.*

Raportul de la Cameră

Domnilor deputați,

Membrii comisiei de comerț, industrie, mine și vămi, întrunindu-se în numărul cerut de regulament, în ziua de 22 Iunie a. c., de față fiind și d. ministru Virgil Madgearu, a luat în discuțiune proiectul de lege pentru regia publică a conductelor de petrol ale Statului.

În conformitate cu dispozițiile art. 93 interpretativ din regulamentul interior al Adunării, au fost desemnați a face parte din delegațiunea comisiei ce va studia amendamentele cari se vor propune în ședință publică la discuțiunea pe articole, d-nii: Ioanițescu Pompiliu, ca președinte, subsemnatul ca raportor, iar ca membri d-nii: Ghelmegeanu M., Mihăescu St., inginer și Hoișescu Const., inginer.

Domnilor deputați,

Prin proiectul de lege prezentat de d. ministru ad-interim la Comunicații, se institue, conform legii pentru administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor Statului, o regie publică a conductelor de petrol ale Statului.

Legea din 20 Martie 1912, pentru construirea de conducte de transportat țițeiul și petrolul lampant dela Băicoi la Constanța, lăsa în seama Ministerului de Lucrări Publice și a celui de Industrie exploatarea lor.

Direcția specială a conductelor de petrol a fost pusă când sub ordinele directe ale Ministrului Comunicațiilor, când înglobată la administrația C. F. R., cum se află azi și în al cărei buget figurează.

S'a încercat sub guvernele precedente comercializarea conductelor sub forma *regiei cointeresate*, dar proiectul debătut și în Parlament nu s'a putut realiza.

Concepția d-lui ministru al Industriei și Comerțului, prevăzută încă în legea minelor din 27 Martie 1929, (art. 197), e că exploatarea conductelor pentru transportul țițeiului și derivatelor petrolifere, să se facă sub forma regiei publice autonome.

Această formă de exploatare, o credem cea mai nemerită pentru conductele Statului, din următoarele motive:

Dela 1919 până în prezent veniturile conductelor au întrecut regulat cheltuelile, sporind dela 3.183.000 lei în 1919, la 261 milioane în 1926.

În 1927 ele au fost de 165 mil. lei, din cauza reducerii tarifulor cu 60%, iar în 1928 de 129 milioane lei, pe când cheltuelile totale anuale n'au depășit cifra de 68 milioane lei.

În perioada dela 1919—1928 veniturile au întrecut cheltuelile cu 665 milioane lei, deși s'au făcut însemnate lucrări de îmbunătățire a rețelei conductelor.

Această exploatare fiind deci foarte rentabilă sub administrația de Stat, nu există o rațiune de ordin financiar care să ne îndemne a o lăsa pe seama unei societăți cointeresate.

Dar și din punct de vedere al intereselor generale forma regiei publice comerciale se impune, căci în politica petrolului joacă un rol foarte însemnat stăpânirea mijloacelor de transport.

Marele trust petrolifer Standard-Oil din Statele-Unite și-a întemeiat atot puternicia pe acapararea principalelor pipe-lines.

Statul trebuie să dispună de conductele de petrol, pentru ca nu cumva unii din producătorii de petrol să fie exploatați de deținătorii conductelor, cari ar avea interese particulare de favorizat.

În asemenea condiții regia de Stat pentru exploatarea conductelor noastre, e de sigur bine justificată.

Dacă chiar sub forma actuală, cu o mare lipsă de mijloace și cu greutățile cunoscute ale formalismului nostru administrativ și ale legii contabilității publice, s'au putut realiza progrese multumitoare, cu atât mai mult ne putem aștepta, ca sub forma regiei publice autonome, cu dispozițiile mult mai suple și mai comerciale, prevăzute în proiectul de lege, exploatarea conductelor de petrol să dea rezultate foarte îmbucurătoare.

În primul rând, noua regie având un buget propriu, cu un excedent însemnat, va putea găsi ușor mijloacele financiare ne-

cesare, pentru a-și ameliora și extinde rețeaua de conducte, ceea ce va aduce un ajutor prețios industriei noastre petrolifere.

O experiență destul de îndelungată, a demonstrat în toate țările producătoare de petrol, că mijlocul cel mai comod și mai ieftin pentru transporturile petrolifere este conducta (pipe-lines).

Bogatele regiuni petrolifere din Mesopotamia așteaptă terminarea pipe-line-lor spre Golful Persic și Marea Roșie, pentru a fi exploatare.

Rusia sovietică execută cu energie un vast plan de conducte: două mari conducte, începute în 1927, una dela Grosny-Tuapse de 708 km., e în funcțiune de aproape un an, și alta dela Baku-Batum (869) km., e aproape gata.

Prin ele se realizează o economie la transport de 50% ceea ce desigur ajută concurența petrolului rusesc.

Rețeaua noastră de conducte e astfel compusă:

1. O conductă de 10 țoli Băicoi-Buzău-Fetești-Constanța, așezată înainte de război, dar nepusă în funcțiune decât în 1919 — 1920 cu un debit zilnic de 140 vagoane petrol rafinat, tip export, francezwhite-sprit sau policiori.

2. Două conducte de 5 țoli: Câmpina-Giurgiu, una pentru produse albe (rafinat tip export) și una pentru țitei, cu un debit de 50 vagoane zilnic fiecare.

3. O conductă de 5 țoli, cu un debit zilnic de 50—60 vagoane țitei, între Câmpina-București.

Dacă s'ar face unele perfecționări și îmbunătățiri tehnice, aceste conducte ar putea ajunge la un debit total de 500 vagoane pe zi, în loc de 300 cât e acum.

Dar pentru ușurarea exportului nostru de benzină, e absolut necesar ca să se construiască o conductă de benzină între Câmpina-Constanța și alta spre Giurgiu.

Guvernul Carp, care a început construirea conductei Băicoi-Constanța, a crezut că industria rafinatului, cel puțin pentru export, se va desvoltă la Constanța și de aceea în legea din 1912 s'a prevăzut modalități de despăgubiri pentru rafinările existente la acea dată și nu s'a gândit la necesitatea unei conducte pentru benzină.

Azi se vede, că rafinările principale au rămas în regiunea Câmpina-Ploesti, în apropiere de exploatările petrolifere, încât trebuie să ne îngrijim de înlocuirea actualului mod de transport cu vagoane cisterne, care are multe inconveniente.

Canitatea de benzină, ce trece prin portul Constanța e de

circa 50 mii vagoane anual, adică 150—160 vagoane zilnic, iar prin portul Ramadan de 20.000 vagoane, și ea justifică ușor înființarea unor conducte speciale cari ar avea o rentabilitate asigurată.

Industria și comerțul petrolului ar fi mult câștigate prin reducerea costului transportului la aproape jumătate, prin siguranța și celeritatea, ce oferă conducta, care funcționează incontinuu și pe orice timp, prin evitarea incendiilor, etc.

Tot pentru a veni în ajutorul industriei de petrol, proiectul de față, spre a iefteni și înlesni operațiunile de primiri, transporturi și predări din regiunile producătoare până la încărcarea în tancuri, concentrează toate aceste operațiuni, atât ale conductelor de petrol propriu zis cât și ale portului Constanța) într'o singură administrație: „Regia publică comercială a conductelor de petrol”.

Averea trecută în gestiunea acestei regii este specificată în inventarul care face parte integrantă din lege și care se evaluează la suma de lei 1.015.000.000.

Proiectul de lege este de altfel întocmit în conformitate cu dispozițiunile generale ale legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice.

Credem că noua organizare, ce se dă administrării conductelor noastre de petrol, va da rezultate fericite nu numai din punctul de vedere financiar, cât mai ales din punctul de vedere al dezvoltării industriei noastre petrolifere.

Vă rugăm dar, d-lor deputați, a votă acest proiect de lege.

Raportor, G. Mantu.

Raportul de la Senat

Domnilor senatori,

Proiectul de lege pentru Regia publică a conductelor de petrol ale Statului, votat și adoptat de Adunarea deputaților în ședința dela 26 Iunie 1929 și adus în deliberarea Senatului cu Mesajul regal Nr. 2.057 dela 28 Iunie 1929, secțiunile d-voastre, luându-l în cercetare, l-au admis toate, numind delegați:

Secțiunea I pe d-l T. Pisani;

Secțiunea II pe d-l C. R. Mircea;

Secțiunea III pe d-l A. Varlam;

Secțiunea IV pe d-l Ing. D. Iorgovici;

Secțiunea V pe d-l Gică Ștefănescu;

Secțiunea VI pe d-l M. A. Mihăescu, și

Secțiunea VII pe d-l C. Rădulescu-Motru, cari întrunindu-se în ziua de 1 Iulie 1929, sub președinția d-lui senator Gică Ștefănescu, luând parte la ședință raportorul comisiei respective, l-a adoptat pe considerentele următoare:

Domnilor senatori,

Desvoltarea continuă a industriei noastre de petrol reclamă mijloace de transport cari să permită scurgerea produselor petrolifere atât spre Mare prin portul Constanța cât și spre Dunăre prin portul Giurgiu. În scopul de a se înlesni transporturile petrolifere și la noi ca și în celelalte țări, s'a pus problema construirii de conducte speciale (pipelines) care să lege centrele petrolifere atât cu diferite centre consumatoare, cât și cu diferite porturi prin cari se face exportul produselor petrolifere. Acest mod de a se face transporturile petrolifere este cel mai comod

și mai eficient, întrucât permite scurgerea continuă a produselor din centrele producătoare de petrol până în porturile respective, spre a fi încărcate în vapoare și tancuri. Prin acest mijloc se realizează o economie de 50% asupra prețului de transport față de cel efectuat cu calea ferată cu ajutorul vagoanelor cisterne. Această diferență de preț la transport permite în parte a putea concura pe piețele străine cu țările producătoare de petrol.

Producția noastră de petrol înainte de război era de circa 600 vagoane zilnic și întrucât consumul intern pe timpul acela era redus, majoritatea produselor petrolifere luă drumul exportului prin portul Constanța. Căile noastre ferate neputând face față la aceste transporturi, mai ales în timpul de export al recoltei de cereale, s'a construit o rețea de conducte Băicoi-Ploești-Buzău-Fetești-Constanța, menită a facilita aceste transporturi. Conducta principală are un diametru de 10 țoli și era făcută special pentru țiței în scopul creării unei mari rafinerii la Constanța. Pe acelaș traseu mai erau 2 conducte a 5" pentru produse albe. Această rețea de conducte, demontate și distruse în parte în timpul războiului, n'a fost pusă în funcțiune decât în anul 1920. Afară de această conductă avem actualmente încă 2 conducte a 5" (Câmpina-București-Giurgiu, din care una pentru lampant și alta pentru țiței. Aceste conducte permit un transport de circa 250 vagoane zilnic, produse destinate exportului.

Producția noastră actuală fiind de circa 1.400 vagoane zilnic și în perspectivă de continuă creștere, actuala capacitate a rețelei existente neputând face față necesității de transport, se simte nevoia de noi conducte, precum și de perfecționarea și completarea instalațiilor existente de încărcare din porturi.

Stația de rezervoare și de pompare din portul de petrol al Constanței fiind un pericol continuu de incendiu pentru întregul port comercial, reclamă a fi mutată în Palas, regiune depărtată de port și situată la o înălțime de 30—50 metri. Prin aceasta se va da și posibilitatea ca produsele să se scurgă direct în vapoare și tancuri, făcându-se economii la cheltuielile de pompare și de pierderi ocazionate cu astfel de operații.

Benzina, produs nobil al petrolului, este transportată actualmente spre Constanța și Giurgiu cu trenul, din care cauză se încarcă cu cheltuieli de transport prea mari, iar pierderile prin scurgere și evaporare atât pe timpul transportului cât și cu ocazia încărcărilor și descărcărilor din cisterne în rezervoare, sunt foarte apreciable.

Necesitatea construirii unei conduce speciale pentru transpor-

tul benzinei este foarte simțită și trebuie efectuată cât de curând. Cantitatea de benzină acuală ce ia drumul exportului fiind de circa 200 vagoane zilnic.

Lipsa continuă de locomotive și de vagoane cisterne face ca aceste transporturi să fie foarte anevoioase și adeseori, din cauza înzăpezirilor liniilor și blocărilor stațiilor, aceste transporturi stagnează aducând o pierdere economiei naționale.

Pentru construirea unei noi rețele de conducte, precum și pentru refacerea celei actuale și a transformării actualelor stații de înmagazinare și încărcare din porturi, este nevoie de resurse financiare pe cari în prezent, sub forma sub care se face administrarea conductei Statului, este greu a le avea. Conducta de petrol fiind actualmente o direcție generală pendinte de Direcția Generală a C. F. R., cu o administrație greoaie inerentă unei administrații de Stat legată de legea contabilității Statului, n'a putut să fie liberă în mișcări, neputând face față nevoilor actuale, nedispunând nici chiar de fondurile necesare întreținerii ei.

Actualul proiect de lege introducând o regie publică comercială a conductelor de petrol, înlătură formalismul administrativ greoi al unei administrații de Stat legat de legea contabilității și dă posibilitatea a avea o administrație autonomă, cu un buget propriu, organizată pe baze comerciale. În acelaș timp, întrucât actualmente există două administrații independente și cari lucrează separat, una care administrează conducta propriu zis, iar alta care administrează stația de primire și încărcare în vapoare din portul Constanța, administrații separate lipsite de unitate de vederi, prin actualul proiect, se contopește într'o singură organizare.

Sub această formă această nouă administrație organizată pe baza prezentei legi, care este în conformitate și cu legea pentru administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, este cea mai nimerită organizare ce se poate da conductei de petrol, care rămânând complet în patrimoniul Statului, are posibilitatea să-și lărgească singură fondurile necesare, creând venituri și Statului și ajutând în acelaș timp la dezvoltarea industriei noastre de petrol, spre binele economiei noastre naționale.

Pentru aceste considerente vă rog, d-lor senatori, a votă prezentul proiect de lege supus deliberărilor d-voastre.

Raportor, ING. D. IORGOVICI.

CUPRINSUL

I

Lege pentru Regia publică a Conductelor de petrol ale Statului

CAPITOLUL I

Dispozițiuni generale 3

CAPITOLUL II

Administrarea Regiei

a) *Consiliul de Administrație* 5
b) *Comitetul de direcție* 10

CAPITOLUL III

Direcțiunea Generală

Atribuțiuni 11

CAPITOLUL IV

Personal, drepturi și îndatoriri 13

CAPITOLUL V

Tarife, traseul liniilor, convențiuni 14

CAPITOLUL VI

Veuturi, cheltueli, contabilitate, bilanțuri, constituirea diferitelor fonduri 16

CAPITOLUL VII

Controlul 21

CAPITOLUL VIII

Dispozițiuni diverse și tranzitorii

II

Expunerea de Motive 26

Avizul Consiliului Legislativ 30

Raportul dela Cameră 33

Raportul dela Senat 37