

205267

No. 47

# LEGE

PENTRU

## **Crearea Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă**

Insoțită de Expunerea de motive  
a D-lui Ministru V. MADGEARU  
Avizul Consiliului Legislativ și  
Raportul dela Cămară



BUCUREȘTI

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

1 9 2 9

Lei 40.—

**LEGE**

PENTRU

**Crearea Regiei Autonome a Porturilor  
și Căilor de Comunicație pe Apă**

Insoțită de Expunerea de motive  
a D-lui Ministru V. MADGEARU  
Avizul Consiliului Legislativ și  
Raportul dela Cameră



DIBL. UNIV. CLUJ

0490\*13. II. 1930

EXEMPLAR LEGAL

BUCUREȘTI

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

1929

# LEGE\*

## pentru crearea regiei autonome a porturilor și căilor de comunicație pe apă

### CAPITOLUL I

#### Dispozițiuni generale

ART. 1. — Exploatarea și administrarea porturilor și căilor de comunicație pe apă se încredințează unei regii publice comerciale denumită **Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă** sau pe scurt P. C. A.

ART. 2. — Regia autonomă P. C. A. va lua în exploatarea și administrarea sa căile de comunicație pe apă, porturile, vasele de servitute, instalațiile de orice fel fixe sau plutitoare, și în general bunurile și drepturile aflate la punerea în aplicare a legii de față, în exploatarea și administrarea Direcției Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, cu toate drepturile și obligațiile lor.

---

\*) Votată de Senat la 20 Iulie 1929 și de Cameră la 23 Iulie 1929, publicată în Monitorul Oficial No. 169 din 2 August 1929.

Averea care va trece în exploatarea și administrarea Regiei Autonome P. C. A. se va inventaria și evaluea de către Direcțiunea Generală P. C. A. până la data de 31 Decembrie 1929, sub controlul unei comisiuni compusă din doi delegați ai Ministerului de Comunicații și un delegat al Ministerului de Finanțe, întocmindu-se un inventar care va fi aprobat printr'un jurnal al Consiliului de Miniștri și publicat în Monitorul Oficial.

Regia Autonomă P. C. A. va lua în exploatare și administrare și porturile, instalațiile și căile de comunicație pe apă, pe cari Statul i le va atribui ulterior, făcându-se în acelaș mod inventarierea și evaluarea lor.

ART. 3. — Regia Autonomă P. C. A. este persoană juridică.

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

ART. 4. — Regia autonomă P. C. A. este scutită de orice dări către Stat, județ sau comună.

Clădirile, instalațiile de orice fel fixe sau plutitoare, vasele, aparatele, depozitele cu materialele lor și în general orice mobile sau imobile, precum și bunurile încredințate Regiei Autonome P. C. A., nu pot fi în nici un caz sechestrate sau urmărite.

Toate autoritățile Statului, civile și militare, ale județelor și comunelor, sunt datoare să dea concursul lor la cererea Regiei Autonome P. C. A. sau a organelor ei subalterne, oricând li se va cere.

ART. 5. — La decretarea mobilizării și pe toată durata ei, normele de funcționare a Regiei Autonome P. C. A. și tratarea personalului vor fi cele stabilite prin legile și regulamentele militare pe timp de război.

## CAPITOLUL II

### Organele de administrare și conducere

ART. 6. — Organele de administrare și conducere ale Regiei Autonome P. C. A. sunt:

- a) Consiliul de administrație cu comitetul de direcție, și
- b) Direcțiunea generală cu direcțiile și serviciile prevăzute la art. 21.

#### A. — *Consiliul de administrație*

ART. 7. — Prin derogare dela legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, consiliul de administrație se va compune din directorul general și încă 10 membri, după cum urmează:

- a) Patru delegați ai Ministerului de Comunicații dintre cari 3 ingineri și un jurisconsult specialist în chestiuni de drept maritim;
- b) Trei delegați ai Ministerului de Industrie și Comerț, aleși fiecare pe câte o listă de câte trei, prezentate de Camerele de industrie și comerț din Galați, Brăila și Constanța;
- c) Un delegat al Ministerului de Finanțe specialist în chestiuni vamale;
- d) Un delegat al Ministerului de Agricultură și Domenii, ales pe o listă de trei, prezentată de Uniunea Camerelor de Agricultură.
- e) Un delegat al marinei militare desemnat de Ministerul de Război.

Numărul membrilor desemnați dintre funcționari nu va putea trece de 3.

Numirea membrilor se va face prin decret regal,

în urma aprobării Consiliului de Miniștri, pe o perioadă de patru ani, cu excepția prevăzută la art. 52.

Consiliul se reînnoește prin schimbarea treptată a membrilor săi, în fiecare an, afară de directorul general, conform art. 52.

Când o vacanță se va ivi în cursul perioadei de 4 ani, membrul ce se va numi în locul său, va funcționa numai până la împlinirea acestei perioade.

Completarea vacanțelor iyite se va face cu persoane din aceeaș categorie cu membrul ieșit din consiliu.

ART. 8. — Mandatul de membru în consiliul de administrație este incompatibil cu acel de membru al Parlamentului.

Membrii consiliului de administrație nu pot face parte, sub nici o formă, din întreprinderi furnizoare sau cari lucrează pentru regia autonomă P. C. A. sau ale căror interese ar fi contrare cu ale ei.

Funcționarii, membrii ai consiliului de administrație, dețin această calitate ca atribuție suplimentară, ei continuând să-și exercite în acelaș timp funcțiunea lor. Ei nu vor mai putea face parte decât cel mult dintr'un alt consiliu de administrație.

Membrii consiliului de administrație și directorul general, cari în comunicările lor de tot felul făcute Ministerului de Comunicații, Consiliului de Miniștri sau Parlamentului, au enunțat cu rea credință fapte neadevărate sau au ținut ascunse, în total sa în parte, fapte relative la situațiunea P. C.A., se vor pedepsi cu o amendă de 50.000 lei, fără prejudiciul dispozițiunilor dela aliniatul următor, afară de pedepsele mai grele prescrise de codicele penal.

Membrii consiliului de administrație sunt supuși dispozițiunilor art. 46 alin. ultim din legea pentru or-

ganizarea și administrarea pe baze comerciale a avuțiilor și întreprinderilor publice.

ART. 9. — Consiliul de administrație se întrunește ori decâte ori este convocat de președinte, sau în cazuri urgente de directorul general și cel puțin de două ori pe lună.

ART. 10. — Consiliul de administrație conduce Regia autonomă P. C. A. și are în special următoarele atribuțiuni:

a) Aprobă angajarea și efecutarea operațiunilor de venituri și cheltueli, potrivit dispozițiunilor legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice;

b) Examinează și aprobă bugetul de venituri și cheltueli, și-l înaintează Ministerului Comunicațiilor, spre a fi supuse aprobării Adunării Deputaților, în cifrele totale de venituri și cheltueli, cu excedentul sau deficitul sau eventual subvenția.

Acest buget formează o anexă a bugetului general al Statului;

c) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor, pentru a fi prezentat Consiliului de Miniștri, bilanțul întocmit de Direcțiunea Generală pe anul expirat, împreună cu contul de profit și pierdere, cu inventarul încheiat la sfârșitul anului cu evidența gestiunii diferitelor fonduri speciale și cu raportul Comisiunii de control. După aceea, bilanțul și anexele se vor trimite Parlamentului și Curții de conturi pentru control;

d) Examinează și înaintează Ministerului de Comunicații proiectele tarifelor spre a fi supuse aprobării Consiliului de Miniștri, conform art. 31;

e) Examinează și înaintează Ministerului de Comunicații proiecte de regulamente pentru ca însoțite de avizul Consiliului superior al întreprinderilor și

avuțiilor publice, să fie prezentate Consiliului de Miniștri, pentru întărirea prin Recret Regal;

f) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor cererile de împrumuturi pe cari le-ar socoti necesare pentru investițiunile absolut indispensabile Regiei autonome P. C. A., în scop de a obține fondurile necesare dela operațiunile de împrumut ale Statului sau aprobarea Corpurilor legiuitoare, în cazul împrumuturilor mai importante, pe termene lungi;

g) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor propunerile de a se depăși cheltuelile totale prevăzute în buget, în cazul când ar exista un plus de venituri care să acopere plusul de cheltueli, așa ca echilibrul bugetar să nu fie amenințat.

Cheltuelile referitoare la personalul administrativ prevăzut în buget nu vor putea fi mărite.

Aprobarea intră în competența Ministerului Comunicațiilor de acord cu Ministerul Finanțelor;

h) Examinează și rezolvă propunerile direcțiunii generale pentru procurarea pe cale de împrumut, cu termen scurt, a sumelor necesare pentru a nu stânjeni exploatarea în caz când încasările într'o perioadă a anului nu ar ajunge pentru acoperirea cheltuelilor cerute;

Aceste împrumuturi, cari totalizate nu vor putea întrece 20% din venitul brut al anului precedent, se vor procura dela tezaurul Statului și numai în cazul când acesta nu ar avea disponibilități, dela particulari;

i) Examinează și înaintează Minist. Comunicațiilor propunerile de înființări de diferite fonduri speciale de care Regia Autonomă P. C. A. ar avea nevoie pentru mersul regulat al exploatării și a căror aprobare intră în competența Ministerului Comuni-



cațiilor și Finanțelor, după ce s'a luat avizul consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice;

j) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor propunerile făcute de direcțiunea generală pentru vânzarea prin licitație publică a imobilelor prin destinație, precum și vaselor pentru a fi aprobate de Consiliul de Miniștri și proiectele de legi pentru vânzarea imobilelor ce numai trebuiesc sau numai pot servi;

k) Examinează și aprobă propunerile de tranzacții pentru litigii de o valoare până la un milion și înaintează Ministerului Comunicațiilor pentru a fi aprobate de Consiliul de Miniștri, pe cele de o valoare mai mare;

l) Examinează și înaintează Ministerului pentru aprobare proiectele de convențiuni cu alte administrațiuni;

m) Examinează și aprobă propunerile directorului general pentru numirea, revocarea și eșirea din serviciu a personalului de conducere în conformitate cu dispozițiunile regulamentului de aplicare al legii de față și al statutului personalului P. C. A.;

n) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor și Ministerului de Finanțe la 15 ale fiecărei luni, o situație de cassă la finele lunii expirate, cu indicarea totalului încasărilor provizorii, a totalului plăților efectuate, a sumelor rămase neachitate din ordonanțele emise și a sumelor angajate prin comenzile efectuate, precum și a cifrei totale a cheltuelilor prevăzute în bugetul de cheltueli și a cifrei disponibilului socotit necesar, pentru luna curentă;

o) Examinează și înaintează Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, situațiunile, tablourile și diagramele întocmite de di-

reciunea generală, indicând mersul Regiei Autonome și rezultatele obținute în cursul funcționării cu coeficientul de randement al diferitelor exploatări;

p) Examinează și rezolvă orice alte chestiuni în legătură cu administrarea Regiei Autonome P. C. A. și cari depășesc competența directorului general, putând cere directorului general ca să-i refere în orice chestiune de personal sau exploatare interesând bunul mers al Regiei Autonome P. C. A. pentru a stabili directivele de urmat sau a da soluțiuni.

ART. 11. — Camerele de comerț din orice port, ori de câte ori vor dori să se examineze chestiuni mai importante interesând portul respectiv, vor putea aviză consiliul de administrație P. C. A. care va fixă pentru aceasta o ședință la care va luă parte cu vot consultativ delegatul acelei Camere de comerț.

ART. 12. — Deciziunile consiliului de administrație se vor luă cu majoritate de voturi și în prezența a cel puțin 6 membri printre cari neapărat directorul general sau înlocuitorul său. În caz de paritate votul președintelui sau al membrului celui mai în vârstă care va prezida eventual în locul său, va decide.

Deciziunile vor fi consemnate într'un proces-verbal de ședință, transcris într'un registru special întocmit în acest scop și trimes în copie Ministerului Comunicațiilor.

ART. 13. — Directorul general este referentul consiliului de administrație și participă obligatoriu la ședință cu vot deliberativ. În caz de împiedicare va delega pe subdirectorul general și în lipsa acestuia pe unul din directorii de serviciu, cari vor avea de asemenea vot deliberativ.

La ședințele consiliului de administrație pot fi che-

mați pentru a fi consultați directorii sau șefii de serviciu.

ART. 14. — 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 lucrărilor ce dorește a supune consiliului.

ART. 15. — Membrii consiliului de administrație vor fi plătiți cu jetoane de prezență și vor avea dreptul la tantieme în conformitate cu art. 44. În caz de de însărcinări speciale, cari motivează deplasări, vor primi zilnic jetonul îndoit, pe lângă rambursarea cheltuelilor ocazionale de deplasare.

### **Comitetul de direcție și comitetul financiar**

ART. 16. — În vederea rezolvării urgente a lucrărilor curente, consiliul de administrație delegă o parte din atribuțiunile sale unui comitet de direcție compus din doi membri ai consiliului dintre cari cel puțin unul din cei trei ingineri prevăzuți la art. 7, alin. a și din directorul general.

Mandatul membrilor comitetului de direcție, este pe patru ani, cu respectarea dispozițiunilor art. 52.

ART. 17. — Pentru conducerea operațiunilor financiare, consiliul de administrație va alege din sânul său un comitet financiar compus din directorul general și încă doi membri.

Nici o plată nu se va putea face decât cu autorizarea prealabilă a comitetului financiar.

Comitetul financiar poate autoriza pe directorii sau șefii de serviciu, în limitele creditelor ce li se vor fi deschis, să facă plăți curente pe baza de acte justificative certificate.

Directorul sau șeful contabilității va funcționa ca secretar al comitetului financiar.

ART. 18. — Fiecare membru al comitetului de direcție și al comitetului financiar, în afară de jetonul de prezență sau indemnizație lunară, va avea dreptul la de două ori tantiema convenită unui membru al consiliului, care nu face parte din aceste comitete.

### B. — *Direcțiunea Generală*

ART. 19. — În capul direcțiunii generale este un director general, ajutat de un subdirector general. Directorul general va fi numit cu decret regal de către Ministerul Comunicațiilor, luând în prealabil avizul consiliului de administrație, sau va fi angajat prin contract de către consiliul de administrație, însă numai cu aprobarea Ministerului Comunicațiilor.

El poate fi revocat de Ministerul Comunicațiilor în cazuri de abateri dela legi sau prejudicii grave aduse Regiei Autonome P. C. A. și numai avizul consiliului de administrație dat în conformitate cu legea statutului personalului Regiei Autonome P. C. A.

Directorul general reprezintă personal, sau prin delegați, Regia Autonomă P. C. A. față de terți, precum și înaintea instanțelor judiciare și autorități.

ART. 20. — Directorul general are sub ordinele sale întregul personal.

El dispune și controlează executarea deciziunilor consiliului de administrație și comitetului financiar, în conformitate cu legile și regulamentele și are în sarcina sa conducerea și supravegherea generală tehnică, comercială și financiară a Regiei Autonome P. C. A., potrivit directivelor date de consiliul de administrație.

Directorul general are în special următoarele atribuțiuni:

a) Studiază și prezintă comitetului de direcție sau consiliului de administrație chestiunile ce urmează să fie examinate și soluționate de aceste două organe sau înaintate Ministerului Comunicațiilor;

b) Repartizează între direcțiuni și servicii sumele prevăzute la diferitele capitle și articole ale bugetului de cheltueli, aprobă cheltueli după normele și limitele ce se vor stabili de consiliul de administrație putând da delegație de aprobare sub aceste limite personalului de sub ordinele sale;

c) Controlează aplicarea bugetului;

d) Ingrijește de întocmirea caietelor de sarcini pentru lucrări și furnituri;

e) Examinează și înaintează consiliului proiectele lucrărilor din nou.

f) Dispune ținerea licitațiilor, conform normelor ce se vor prevedea în regulament pentru lucrări și materiale și aprobă rezultatele, în limitele ce i se vor acorda de Consiliul de administrație îngrijind să se controleze și să se facă recepția furniturilor conform condițiunilor caietelor de sarcini.

g) Veghează și controlează personal sau prin delegați ca contabilitatea în bani și materiale să fie ținută la zi și ca întocmirea situațiunilor financiare, a bilanțului și conturilor anexe și a inventarului să se facă la timp.

h) Aprobă numirile, înaintările, mutațiunile și ieșirile din serviciu, în orice mod, ale personalului, prezentând consiliului de administrație pe ale personalului de conducere ce se va prevedea în regulamentul de aplicare al legii de față și în legea statutului personalului P. C. A., cum și sancțiunile și trimerile înaintea comisiei de disciplină.

## **Direcții, servicii și consilii locale de exploatare**

ART. 21. — Direcțiunea generală cuprinde următoarele subîmpărțiri principale;

a) **Poturile maritime;**

b) **Porturile fluviale** împreună cu docurile din Galați și Brăila și cu căile navigabile pe Dunăre, Prut și alte râuri și canale. Pentru Prut, regia autonomă P. C. A., va avea atribuțiunile fostei comisii mixte a Prutului.

c) **Poliția porturilor, malurilor și navigației.**

Regulamentul de aplicare a acestei legi va prevedea direcțiile, serviciile și inspectoratele necesare pentru aceste subîmpărțiri.

ART. 22. — In porturile de importanță mai mare, în vederea unei exploatări unitare, se vor putea grupa toate exploatările sub o singură conducere, potrivit dispozițiunilor regulamentului de aplicare a acestei legi.

ART. 23. — In porturile unde vor exista zone libere, se va putea înființa, pe baza avizului consiliului de administrație P. C. A. și prin jurnal al Consiliului de Miniștri **un consiliu local de exploatare**, compus din 5 membri, numiți de Ministerul de Comunicații și dintre cari cel puțin 2 vor fi aleși dintre membrii comisiei de organizare a zonei libere.

Atribuțiunile acestui consiliu local se vor determina printr'un regulament aprobat prin jurnalul Consiliului de Miniștri pe baza avizului consiliului de administrație P. C. A. și întărit prin decret regal.

## **CAPITOLUL III**

### **Dispozițiuni privitoare la personal**

ART. 24. — Cadrele personalului, funcțiunile și împărțirea lor în categorii și clase, condițiunile de

admitere în serviciu, trecerile dintr'o funcțiune în alta, înaintările, eșirea din serviciu, concediile, retribuțiunile și indemnizările, îndatoririle, constituirea comisiunilor de judecată pentru abaterile dela îndatoriri, sancțiunile și orice alte dispozițiuni referitoare la personal, vor fi prevăzute în legea statutului personalului Regiei autonome P. C. A., statutul funcționarilor publici neaplicându-se personalului P. C. A.

### **Responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor Regiei autonome P. C. A.**

ART. 25. — Regia autonomă P. C. A. va putea chema în garanție, spre a fi făcut bănește răspunzător, pe funcționarul care a lezat particularii prin săvârșirea unui act administrativ de autoritate sau de gestiune făcut cu călcarea legilor și regulamentelor.

Acelaș drept îl va avea Regia autonomă în cazul când va fi chemată a plăti despăgubiri în urma înfracțiunilor săvârșite de funcționarii săi.

În vederea despăgubirii sale, atât în cazurile prevăzute în aliniatele precedente, cât și în cazul când funcționarii prin faptele sau omisiunile lor au pricinuit degradarea, vătămarea sau distrugerea materialului, vaselor sau instalațiunilor, Regia autonomă va avea asupra întregului avut al celui vinovat un privilegiu pentru a cărui asigurare va cere îndată după provocarea daunei, înscripțiunea ipotecară asiguroare asupra averii imobiliare și orice măsuri asiguroare asupra acelei mobile.

Regia autonomă P. C. A. pe baza hotărârii condamnatoare definitivă, va putea urmări averea mo-

bilă sau imobilă, privilegiul având rang dela inscripția asigurătoare.

Funcționarul urmărit va putea radia privilegiul pe baza hotărârii definitive prin care se resping pretențiunile Regiei Autonome P. C. A.

ART. 26. — Orice persoană care va da sau promite bani, lucruri, sau avantaje oricărui funcționar P. C. A., pentru a-i face sau a nu-i face acte sau servicii privitoare la funcțiunea sa, fie chiar datorite, și pentru cari legea nu prevede plată, se va pedepsi ca și funcționarul mituit, potrivit prevederilor art. 144 din codul penal.

ART. 27. — În timp de pace personalul P. C. A., aflat în poziție de concediați, rezerviști și milițieni, va fi scutit de mobilizări, manevre, concentrări, gărzi, tir și orice exerciții militare, dacă absentarea de la serviciu constatată de direcțiunea generală de comun acord cu Marele Stat Major, ar fi dăunătoare exploatării dacă nu ar fi mobilizat pe loc.

Din momentul când se va decretă mobilizarea, nici o demisiune dată de personalul P. C. A. nu va putea fi primită decât de Ministerul de Război.

#### CAPITOLUL IV

#### **Contabilitatea veniturilor și cheltuelilor, operațiuni financiare, buget, justificarea cheltuelilor**

ART. 28. — Regia autonomă P. C. A., este obligată a organiza și a ține contabilitatea în bani și materiale în partidă dublă, după normele cari se vor stabili de consiliul de administrație, prin derogare dela legea contabilității publice.

ART. 29. — Veniturile Regiei Autonome P. C. A., constau din încasările taxelor tarifelor stabilite con-



form art. 31 precum și din amenzi, chirii, dobânzi vânzări de materiale și alte venituri neprevăzute.

Toate veniturile și creanțele certe, lichide și exigibile ale Regiei Autonome P. C. A. se vor putea urmări și încasa conform legii pentru perceperea și urmărirea veniturilor publice.

ART. 30. — Bugetul va trebui să distingă la capitolul cheltuelilor:

1. **Cheltueli curente de exploatare**, împărțite pe categorii, pentru a se putea deosebi cheltuelile de personal de celelalte cheltueli de întreținere, de reparațiuni, cheltueli generale și eventual alte categorii de cheltueli de exploatare.

2. **Investițiuni de capital** pentru achizițiuni, lucrări noi precum și pentru ameliorări.

ART. 31. — Regia Autonomă P. C. A. trebuie să alcătuiască tarifele și să fixeze cheltuelile ce vor fi-gură în bugetul ei în așa fel ca, din veniturile rezultate din activitatea ei, să acopere toate cheltuelile exploatării, inclusiv dobânzile și amortismentele capitalului prim de investire, cu observarea dispozițiilor dela art. 60, a dobânzilor împrumuturilor, a subvențiunilor, reprezentând cotizațiile pe cari ca patron Regia Autonomă trebuie să le verse Casei centrale de pensiuni și Casei asigurării generale pentru personalul respectiv, etc.

Proiectele de tarife vor fi înaintate Ministerului Comunicațiilor, care le va supune aprobării Consiliului de Miniștri, sau le va retrimite la nevoie în studiu consiliului de administrație al Regiei autonome a P. C. A.

Ministerul Comunicațiilor poate cere Regiei Autonome a P. C. A. scăderea sau modificarea unora sau a tuturor tarifelor propuse sau în vigoare. Scăderile sau modificările cerute trebuie însă să fie ast-

fel în cât să nu periclitizeze echilibrul bugetar al Regiei Autonome.

Consiliul de administrație este obligat a studia cererile și a înainta, în termen de 30 zile, Ministerului Comunicațiilor, răspunsul său de acceptare, în total sau în parte, sau a arăta detaliat motivele pentru cari propunerile nu pot fi acceptate sau ar trebui să fie modificate pentru a nu compromite echilibrul bugetar, urmând ca ministerul să renunțe la propunere, sau să prezinte chestiunea Consiliului de Miniștri pentru a luă hotărârea definitivă.

ART. 32. — Cheltuelile nu vor putea depăși veniturile decât în cazurile în cari, interese superioare de Stat o vor necesită și numai cu aprobarea Consiliului de Miniștri după propunerea ministrului comunicațiilor în înțelegere cu ministrul finanțelor.

Odată cu aprobarea plusului de cheltueli reprezentând plata lucrărilor executate sau a serviciilor prestate în interesul Statului și eventual a pierderilor suferite prin aceasta, Consiliul de Miniștri va decide și asupra modului de acoperire ce urmează să fie acordat Regiei Autonome P. C. A.

ART. 33. — Prestările, lucrările și livrările executate de Regia autonomă P. C. A., în interesul administrațiilor Statului, vor fi plătite după tarifele în vigoare.

Eventualele reduceri de preț și modalități de plată, consimțite de Consiliul de administrație, nu se pot face decât prin convențiuni speciale. Tarifele pentru aceste plăți convenționale, pentru livrări și pentru serviciile prestate de Regia autonomă, nu se vor scoborî în nici un caz sub prețul de cost, inclusiv cheltuelile generale.

ART. 34. — În cursul executării bugetului ordinar, în caz de nevoie sau pentru a obține rezultate

mai bune, se pot depăși cheltuelile totale prevăzute, fără a se putea spori cele referitoare la plata personalului administrativ specificate în buget, cu condițiunea expresă să existe sporuri de venituri cari se acopere plusul de cheltueli propus, astfel ca să nu se amenințe echilibrul bugetar.

Aprobarea se va da de Ministerul comunicațiilor în înțelegere cu Ministerul Finanțelor.

Virimentele necesare între articolele dela cheltuieli se pot face de Consiliul de administrație.

ART. 35. — În cazul când în cursul exercițiului încasările nu ar ajunge pentru acoperirea cheltuelilor și când Regia autonomă nu ar putea obține avansuri dela tezaur, își va procura sumele necesare din altă parte; aceste sume totalizate nu vor putea însă trece de 20% din veniturile brute ale anului precedent.

ART. 36. — Acoperirea deficitelor eventuale constatate la finele anului, se va face prin avansuri din mijloacele Statului, cu titlul de împrumut, cu aprobarea Consiliului de Miniștri, în baza propunerii Ministerului Comunicațiilor de acord cu Ministerul Finanțelor.

ART. 37. — Pentru sumele împrumutate, Regia autonomă P. C. A. va plăti dobânzi și anume în cazul împrumuturilor dela particulari pe cele convenite, iar în cazul împrumuturilor dela Tezaurul Statului, egale cu scontul Băncii Naționale la data contractării împrumuturilor.

ART. 38. — Pentru efectuarea investițiilor absolut necesare și cari comportă cheltueli pe care Regia autonomă P. C. A. nu le poate face din veniturile sale, ea va putea contracta împrumuturi pe termene lungi, însă numai prin legi speciale, sau va obține tot

prin lege fondurile necesare dela operațiunile de împrumut ale Statului.

ART. 39.— Operațiunile de încasări și plăți se vor face pe cât posibil prin Banca Națională și agențiile sau sucursalele ei. Plățile în străinătate se vor face exclusiv prin Banca Națională.

ART. 40. — La sfârșitul fiecărui an, Regia autonomă P. C. A. va întocmi inventarul general al bunurilor ce posedă, cu evaluarea lui, conform normelor ce le va stabili consiliul de administrație. Bunurile mobile se vor socoti cu prețul de cost sau cu prețul zilei, dacă acesta va fi mai mic decât prețul de cost. La bunurile cari prin natura lor sunt supuse uzurii și deprecierei, se vor face amortizările corespunzătoare.

Cota acestor amortizări se va stabili de consiliul de administrație, pe baza propunerii direcțiunii generale.

Se va întocmi apoi bilanțul exploatarii conform indicațiunilor eventuale date de consiliul superior de administrație al întreprinderilor și avuției publice. La bilanț se va anexa contul de profit și pierdere, raportul cu evidența gestiunii fiecărui fond și raportul comisiei permanente de control prevăzut la art. 49 și se va înainta Ministerului comunicațiilor până la 30 Aprilie al fiecărui an, pentru a fi supus, după ce va fi fost văzut de consiliul de miniștri, controlului Curții de conturi.

ART. 41. — Regia autonomă P. C. A., va forma următoarele fonduri: de reînnoiri și de rezervă.

ART. 42. — **Fondul de reînnoiri** este destinat pentru completarea și înlocuirea instalațiunilor și pentru reparațiile cari depășesc cadrul întreținerii obișnuite.

El se constituie prin prelevarea din veniturile bru-

te a unei cote ce o va stabili consiliul de administrație și care nu poate fi mai mică de 2%.

ART. 43. — **Fondul de rezervă** va servi exclusiv pentru acoperirea cheltuelilor necesare înlocuirii instalațiilor distruse înaintea termenului de amortizare ori devenite inutilizabile în urma progreselor tehnice, sau distruse printr'o împrejurare de forță majoră.

Parte din fondul de rezervă se poate folosi totodată ca fond de rulment, spre a face față cheltuelilor de exploatare în caz de lipsă temporală de disponibil. El se va reîntregi din primele încasări bugetare.

Fondul de rezervă se constituie și se întreține prin prelevarea unei cote de 8—12% din venitul net, conform art. 44.

ART. 44. — **Beneficiul net**, prin derogare dela legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, se va repartiză în modul următor:

1. 8—12% pentru fondul de rezervă, pentru completarea lui până la cota ce se va prevedea în regulament și menținerea lui până la această cotă;

2. Dobânda la valoarea capitalului de investiție cu observarea dispozițiunilor art. 60.

Restul se va împărți în următoarele proporții:

a) 25% ca participare la beneficii personalului P. C. A.

b) 0,5% pentru Consiliul superior de administrării întreprinderilor și avuțiilor publice;

c) 2,5% pentru consiliul de administrație, comitetul de direcție și comitetul financiar P. C. A.;

d) Restul se va vărsa la tezaur cu observarea articolului 60.

ART. 45. — Pentru fiecare din fondurile speci-

ficat la art. 42 și 43 se va ține de contabilitate un cont special.

Intrebuințarea sumelor fiecărui fond se va face strict în conformitate cu destinațiunea lor.

ART. 46. — Ministerul Comunicațiilor, în înțelegere cu Ministerul Finanțelor și cu avizul consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, poate dispune, la cererea Regiei autonome P. C. A. creerea și altor fonduri a căror lipsă s'ar resimți.

## CAPITOLUL V

### Controlul financiar

ART. 47. — Mănuitorii de bani și de materiale vor fi supuși controlului periodic obligatoriu și controlului inopinat ce se va face de șefii ierarhici și de control.

Actele dresate de inspectorii contabili, vor face dovadă legală completă și titlu de urmărire în justiție și nu se vor putea combate decât prin înscriere în fals sau pentru măsuri de eroare bine dovedite prin confruntare cu registrele și actele justificative ale operațiunii.

ART. 48. — Verificarea superioară a diferitelor operațiuni contabile a caselor și a conturilor de gestiune, se execută de o comisie permanentă de control. Această comisie se compune din 3 membri numiți prin decret regal pe o perioadă de 3 ani și anume: un delegat al Ministerului Comunicațiilor, un delegat al Ministerului Finanțelor și un expert-contabil numit de Ministerul Comunicațiilor.

ART. 49. — Comisia permanentă de control are obligația a supraveghea contabilitatea, de a controlă

inventarul general și inventariile diferitelor direcțiuni și servicii, examinând registrele și actele respective.

Rezultatele le va supune la fiecare dată consiliului de administrație, Ministerelor: Comunicațiilor, Finanțelor și Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice.

Comisia permanentă de control este obligată a examina bilanțul încheiat la finele anului și conturile de gestiune și întocmi un raport în care să se arate constatările ce a făcut și propunerile ce crede necesare.

ART. 50. — Membrii comisiei permanente de control vor primi un jeton de prezență și o indemnizație lunară, care se va fixa de Ministerul Comunicațiilor de acord cu Ministerul Finanțelor.

ART. 51. — Operațiunile contabile ale bilanțului și conturile anexe ale Regiei Autonome P. C. A. sunt supuse și controlului înaltei Curți de conturi.

## CAPITOLUL VI

### Dispoziții tranzitorii

ART. 52. — Membrii primului consiliu de administrație se vor înlocui prin tragere la sorti de către consiliu, în modul următor: în anii 1930 și 1931 câte trei membri și în anul 1932 doi membri. Intre membrii trași la sorti nu vor figura membrii comitetului de direcție. La 31 Decembrie 1933 va expira mandatul comitetului de direcție. Tragerea la sorti va avea loc în luna Noembrie, mandatul membrilor ieșiți la sorti va expira la 31 Decembrie al aceluși an.

Membrilor ce înlocuiesc pe acei ai primului consiliu de administrație, li se vor aplica prescripțiile

art. 7, ieșirea din consiliu a acestor membri făcându-se la împlinirea termenului de 4 ani.

Membrii ieșiți la sorti sau acei al căror mandat expiră, pot fi numiți din nou.

ART. 53. — Direcțiunea Navigațiunii Fluviale Române (N. F. R.), direcțiunea serviciului maritim român (S. M. R.), precum și direcțiunea șantierului naval dela Turnu-Severin, depinzând de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă, conform legii sale de constituire din 18 Martie 1908, vor face partea din Regia Autonomă P. C. A., până la comercializarea lor separată care se va face în forma hotărâtă de consiliul de miniștri.

ART. 54. — Exploatarea docurilor și antrepozitelor din Galați și Brăila se va face conform dispozițiilor legii de față și a legilor speciale din 22 Iunie 1881 și 27 Mai 1892 întrucât nu cuprind dispoziții contrare legii de față.

ART. 55. — Legea asupra perceperii taxei de cheiaj în porturile dunărene din 23 Iulie 1921 se abrogă. Taxele de cheiaj se vor percepe pe baza unui tarif care se va întocmi conform dispozițiilor art. 31 al legii de față. Tarifele vor putea fi diferite după porturi.

Până la stabilirea și publicarea nouilor tarife ale taxei de cheiaj rămân în vigoare tarifele actuale cuprinse în legea din 23 Iulie 1921.

ART. 56. — Taxa de  $\frac{1}{2}\%$  la valoarea mărfurilor importate sau exportate prin porturile dunărene și maritime, creată prin legile din 18 Noiembrie 1863 și 10 Mai 1896 rămâne în vigoare.

ART. 57. — Taxa de cheiaj și taxa de  $\frac{1}{2}\%$ , prevăzute la art. 55 și art. 56, se vor încasa în mod gratuit de către Ministerul de Finanțe, prin admi-



nistrația vămilor și vărsă Regiei autonome P. C. A. pe măsura încasărilor.

ART. 58. — Până la punerea în aplicare a legii statutului personalului P. C. A. vor rămâne în vigoare dispozițiunile părții I și cele tranzitorii din statutul funcționarilor publici.

ART. 59. — În caz de prisos de funcționari dintr-o categorie oarecare față de locurile prevăzute în organizare și până la intrarea în normal, Direcțiunea generală, cu aprobarea consiliului de administrație, are dreptul de a însărcină pe unii din funcționari cu îndeplinirea și a altor funcțiuni mai inferioare însă cât mai apropiate de acele la cari le dă dreptul titlul și salariul.

ART. 60. — Prin derogare dela legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și ayuțiilor publice, nu se va vărsa tezaurului vreo dobândă sau amortisment la capitalul de investiție timp de 10 ani. După această dată se va vărsa tezaurului o dobândă hotărâtă prin jurnalul Consiliului de Miniștri, în urma propunerii Ministerului de Comunicații cu avizul consiliului de administrație P. C. A., avându-se în vedere situația și trebuințele porturilor la acea epocă, precum și obligațiunile internaționale pentru calea navigabilă a Dunării și pentru semnalizarea coastei maritime.

Deasemenea nu se va vărsa la tezaur, primii 10 ani, restul din beneficiul net prevăzut la art. 44, alin. d, ci se întrebuișă exclusiv pentru lucrările noi și investițiunile necesare în porturi sau pentru calea navigabilă.

ART. 61. — Aplicarea acestei legi se va face treptat, însă în așa fel, ca la 1 Ianuarie 1930 să fie aplicată în întregime.

ART. 62. — Un regulament întocmit de consiliul de administrație, aprobat de consiliul de Miniștri și întărit prin decret regal, va determina modalitățile de aplicare ale prezentei legi.

ART. 63. — Toate dispozițiunile legilor și regulamentelor în vigoare, contrarii prevederilor prezentei legi, sunt și rămân abrogate.

## Expunere de Motive \*)

Porturile și comunicațiile pe apă depind astăzi de *direcția generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă*, înființată prin legea din 18 Martie 1908, care a grupat sub o singură direcție generală serviciile menționate mai jos, interesând porturile și navigația ce depindeau până atunci de diferite autorități.

- a) *Serviciul porturilor maritime*;
- b) *Serviciul hidraulic* (porturile fluviale și calea navigabilă a Dunării);
- c) *Navigațiunea fluvială română* (N. F. R.). (Aceste trei servicii funcționau la Ministerul de Lucrări Publice, sub o direcțiune comună).
- d) *Serviciul maritim român* (S. M. R.), care deasemenea funcționa la Ministerul Lucrărilor Publice, însă sub o direcțiune diferită de aceea menționată mai sus pentru porturi și N. F. R. Serviciul maritim român fusese înființat de Regia Monopolurilor Statului, unde a funcționat câțva timp, după care a fost trecut la căile ferate, unde a rămas până la trecerea sa la Ministerul de Lucrări Publice;
- e) *Docurile și antrepozitele din Galați și Brăila*, cari depindeau de direcția generală a căilor ferate;
- f) *Inspectoratul poliției navigației și porturilor*, care depindea de Ministerul de Externe.

Gruparea acestor servicii într'o singură direcțiune generală s'a făcut în scopul ca serviciile, interesând navigația și porturile, să se ajute reciproc, economisindu-se personal și material și în scopul să dispară conflictele de atribuțiuni cari existau înainte între servicii, depinzând de autorități și ministere diferite, conflicte cari îngreuiau buna exploatare în porturi.

---

\*) Prezentată Senatului.

Legea din 1908 prevede că funcționarea direcției generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă, recrutarea personalului, precum și exploatarea serviciilor, să se facă conform legii de organizare a C. F. din anul 1883 și a modificărilor ulterioare ale acestei legi.

Sub regimul organizației din 1908, porturile, căile de comunicație pe apă și navigația, au făcut progrese vădite, dând posibilitate României să se afirme la Dunăre și Marea Neagră, înainte de războiu, și să-și creeze o situație excepțională în special la Dunăre, prin lucrările ce le făceau în porturi și pe șenalul navigabil, și în comparație cu celelalte State riverane cari un lucrau deloc, sau lucrau puțin și izolat și nu aveau o organizație unitară și puternică cum avea România.

Această situație ne-a servit mult pentru apărarea intereselor noastre la Dunăre la conferința de pace dela Paris, precum și la discuțiunile ce au avut loc pentru alcătuirea „Statutului Dunării”.

În timpul războiului s'au adus pagube foarte mari atât porturilor cât și căii navigabile a Dunării, precum și parcului de vase fluviale și maritime. Imediat după războiu, direcția generală a putut totuși să refacă în bună parte și destul de repede aceste distrugereri și deteriorări, repunând în funcțiune atât porturile cât și calea navigabilă și parcul de vase, restabilind astfel comunicațiunile pe apă cari au folosit țării foarte mult, mai ales că refacerea căilor noastre ferate, după cum se știe, nu s'a putut realiza decât foarte încet.

Este de observat că aceste lucrări de refacere au trebuit să se facă numai în limita propriilor venituri ale direcțiunii generale a porturilor, Statul neputând contribui din cauza situațiunii sale financiare.

În tabloul ce urmează dăm situațiunea veniturilor și cheltuelilor acestei direcțiunii generale imediat după războiu și până în prezent.

Se vede deci că Direcțiunea Generală a Porturilor a dat până în 1928 exclusiv excedente constante, cari în totalitatea lor, au întrecut creditele extraordinare acordate în acest răstimp, pentru refaceri, restaurări și noi investițiuni. Dacă trecem cu vederea faptul că în tot acest răstimp, ca și la celelalte administrații de Stat, cu caracter economic, nu s'au făcut nici un fel de amortizări asupra capitalului investit, se poate spune că această direcțiune generală, după război, nu numai că și-a acoperit toate cheltuelile de exploatare, precum și

cele pentru refaceri și chiar unele noi investițiuni și a mai putut suportă din propriile ei resurse toate deficitele Serviciului Maritim Român și sumele necesare restaurării vaselor acelui serviciu, care ne-au venit după război, din Rusia, într'o stare deplorabilă.

În anul 1928 însă, prima dată după război, Direcțiunea Generală a Porturilor, din cauza crizei transporturilor pe de o parte și a deficitului exagerat al serviciului maritim (70 milioane lei) a fost deficitară cu vreo 60 milioane.

Cu toate că administrația Direcției Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe apă, după cum s'a arătat, a dat rezultate satisfăcătoare, se impune totuș schimbarea acestei organizațiuni și așezarea ei pe baze comerciale, după normele prevăzute în legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice.

Serviciul Maritim Român, de mai mult timp, dă deficite constante, din cauza vechimii vaselor sale și crizei mondiale de navlu și organizării sale biurocratice. Aceste deficite erau până acum contrabalansate de excedentele celorlalte servicii ale Direcțiunii generale; însă deficitele crescând mereu și atingând cifra de 70.000.000 lei anual, nu mai pot fi suportate de celelalte servicii ale direcțiunii generale, care au și ele nevoile lor.

Este dar necesar ca S. M. R. să iasă în viitor din actuala organizație a Direcției Generale a Porturilor și să capete o organizație separată, pe alte baze, într'una din formele prevăzute de legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale, a întreprinderilor și avuțiilor publice.

Deasemenea este nevoie să dăm o organizație specială și Navigației Fluviale Române, asociind-o cu flota particulară română de pe Dunăre; așa dar și N. F. R. va ieși din Direcțiunea generală actuală.

Odată cu N. F. R. va trebui să iasă și Șantierul Naval dela Turnu Severin, care are strânsă legătură cu navigația fluvială, și nu s'ar putea dezvoltă decât pe lângă un asemenea serviciu de navigațiune.

Vor rămânea dar numai porturile și comunicațiile pe apă, cărora este nevoie a li se dă o nouă organizație comercializată în cadrele unei regii de Stat.

Acesta este obiectul legii de față.

În expunerea ce urmează ne vom ocupa dar numai despre porturi și căile de comunicație pe apă, pentru care dăm în anexă istoricul lor după datele serviciilor respective.

\* \* \*

După cum rezultă din expunerea istorică din anexă, administrația porturilor a fost mai întâi bazată pe autonomie locală și în urmă s'a introdus organizația unitară centrală a porturilor și căilor de comunicație pe apă. Prin urmare, noua așezare pe baze comerciale a porturilor și comunicațiilor pe apă se poate face prin introducerea autonomiei fiecărui port sau prin transformarea Direcției Generale actuale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă într'o „Regie Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă” (P. C. A.) administrată și exploatată conform legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, cu mici derogări. Noi am ales această soluție din urmă.

Regia autonomă P. C. A. va cuprinde deci toate porturile fluviale cu Intrepozitele și Docurile din Galați și Brăila, porturile maritime cu Intrepozitele din Constanța, căile navigabile, precum și poliția porturilor și navigațiunii.

În adoptarea acestei soluții am fost călăuziți de următoarele considerațiuni:

Calea navigabilă trebuie administrată și exploatată la un loc cu porturile respective, atât la Dunăre cât și la Prut. Deasemenea la Marea Neagră e oportun să se exploateze tot la un loc porturile semnalizarea coastei maritime și accesul intrării în porturi.

Dar în exploatarea propriu zisă a porturilor, trebuie să se aibă în vedere interesele generale ale țării cât și interesele locale ale porturilor.

De aceea, în consiliul de administrație al Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, am introdus delegații Camerelor de comerț ai porturilor principale: Galați, Brăila și Constanța, iar pentru a se asigura buna administrare a celorlalte porturi, s'a prevăzut ca delegații Camerelor de comerț respective să poată lua parte la consiliu, cu vot consultativ, când se vor examina chestiuni interesând acele porturi.

Socotim că Camerele de comerț sunt organele cele mai indicate pentru a reprezenta interesele locale cu privire la porturi și căile navigabile.

Pentru a marca însă tendința noastră către descentralizare

și a pregăti posibilitatea autonomiei marilor porturi, proiectul de lege prevede participarea organizațiilor locale la exploatarea porturilor și anume în porturile principale, unde se vor înființa zone libere, exploatarea se va face de un consiliu local de exploatare compus din 5 membri, dintre cari cel puțin 2 vor face parte din comisiunea de organizare a zonelor libere. Atribuțiunile și modul de funcționare ale acestui consiliu se vor determina prin regulament.

Așa dar, formăm în porturile principale organizațiuni locale cari se vor dezvoltă treptat așa că cu timpul se va ajunge la o exploatare autonomă locală, bine înțeles în cadrul autonomiei generale a porturilor și căilor navigabile.

Legea inaugurează deci o politică nouă pentru porturi și anume:

Administrația porturilor, care este astăzi un organ depinzând direct de minister, devine o organizațiune autonomă.

La conducerea acestora va participa atât *Statul*, prin delegații diferitelor ministere, cât și *porturile* principale prin delegații Camerelor de comerț.

Astfel, conducerea administrațiunii va fi în măsură să cunoască, să țină seamă și să satisfacă atât interesele generale ale Statului, cât și interesele locale ale porturilor.

În afară de aceasta, în porturile principale interesăm direct și facem să participe organele la exploatare, după cum am spus.

Prin aceasta se obține pe de o parte o descentralizare a administrației și pe de altă parte se aduc acestor porturi noi locale de mare folos, cari vor contribui mult la propășirea și dezvoltarea lor.

Trecem acum la partea financiară a proiectului de lege.

Porturile având nevoi mari de îndeplinit, este necesar a li se lăsa întregul lor venit o serie de ani. De aceea proiectul prevede că primii 10 ani veniturile să rămână în întregime porturilor și căii navigabile.

Veniturile porturilor noastre constau din:

a) *Taxe speciale locale* pentru diferite servicii prestate și anume: taxele de cheiaj, de port, pilotaj, de salvare, de remorcaj, taxele pentru manipulațiuni, taxele sau chiriiile pentru platforme, magazii, instalațiuni, basinuri ernalice, etc.

Aceste taxe sunt în general mici, mai ales comparate cu taxele din porturile străine. În prezent, de cele mai multe ori, nu acoper cheltuelile de întreținere și amortizare a instalațiunilor.

În ceea ce privește *taxa de cheiaj* ce se percepe în porturile du-

nărene, aceasta a fost stabilită la înființarea ei, în anul 1873, la valoarea de 20 centime aur de tonă, așa că după valuta și valoarea banului de atunci avea oarecare însemnătate. După război, în anul 1921, a fost transformată după valuta de atunci într'un leu de tonă și a rămas astfel până astăzi; de fapt ea a devenit o simplă taxă statistică;

b) *O taxă generală pentru îmbunătățirea tuturor porturilor și căii navigabile.* — deci o taxă pentru lucrări de interes general — care, conform legilor din 1863 și 1896, este  $\frac{1}{2}\%$  la valoarea tuturor mărfurilor importate sau exportate prin porturile fluviale și maritime. Această taxă se încasează de administrația vamală, în contul Serviciului Porturilor, la îndeplinirea formalităților de import sau export, indiferent de portul unde s'a făcut încărcarea sau transbordarea mărfii, încărcarea putându-se face la Dunăre, atât în porturi cât și la mal, natural între porturi.

Mărfurile ce merg de la un port la altul (cabotaj) nu plătesc această taxă, nefiind vorba de import sau export:

Taxa de  $\frac{1}{2}\%$  constituie venitul principal al porturilor dunărene, dând aproximativ  $\frac{3}{4}$  din venitul lor total; taxele speciale locale nu produc în total decât restul de  $\frac{1}{4}$ .

Grație acestei taxe de  $\frac{1}{2}\%$  s'au putut crea și îmbunătăți porturile și întreține calea navigabilă a Dunării.

La porturile maritime importanța taxei de  $\frac{1}{2}\%$  este mai mică și taxele locale, în special de la instalațiile pentru cereale și petrol și pentru mărfuri, dau și ele un venit destul de însemnat.

Docurile și antrepozitele din Galați și Brăila (care formează incinte încluse ocupând numai o parte din porturile respective) se întrețin exclusiv numai din taxele locale speciale; taxe cari acoper cheltuielile, dând totdeauna și un excedent. Din taxa de  $\frac{1}{2}\%$  (incasată la toate mărfurile de import și export inclusiv la cele ce trec prin docuri), nu se dă nimic docurilor pentru cheltuielile lor. Reamintim însă că la construcția docurilor s'a utilizat, în afară de credite extraordinare date de Stat, și fonduri din taxa de  $\frac{1}{2}\%$ .

Taxele porturilor sunt susceptibile de sporuri cari vor putea fi suportate ușor de comerț, știindu-se că sporurile de venituri nu vor mai merge la tezaur pentru alte trebuințe ale Statului, ci vor rămâne afectate pentru îmbunătățiri în porturi sau pentru calea navigabilă, cel puțin în primii zece ani.

În afară de resursele normale ale porturilor, este nevoie ca



Statul, imediat ce situația va permite, să contribuie la lucrările mai principale, cum a făcut și înainte de război, fiindcă dezvoltarea porturilor interesează în gradul cel mai mare economia generală a țării. Or taxele în porturi nu pot fi sporite prea mult, fiindcă în caz contrar mărfurile vor părăsi calea apei și vor prefera căile ferate.

Chestiunea rentabilității porturilor și căilor navigabile este foarte complexă. Vom deosebi:

a) *Lucrări de rentabilitate nulă.* Acestea sunt lucrările necesare pentru adâncirea, semnalizarea, întreținerea, etc., a căii navigabile a Dunării, lucrări care reclamă aparate costisitoare și cheltuieli însemnate și pentru cari avem obligațiuni internaționale fixate prin Statutul Dunării. Pentru toate acestea Statul nu poate percepe vre-o taxă. În această categorie se află și semnalizarea coastei maritime.

b) *Lucrări de rentabilitate foarte mică.* Acestea sunt lucrări mari ce formează scheletul unui port ca de exemplu: digurile mari, bazinurile și alte lucrări de interes general. Ele sunt în general foarte costisitoare și după normele admise și în porturile din străinătate nu se cere vreo rentabilitate mai însemnată de la ele, dar cel mult să acopere cheltuielile de întreținere;

c) *Lucrări de rentabilitate mai mare.* Acestea sunt diferitele instalațiuni în port, magazii, terenurile pentru depozite, etc. și cari sunt susceptibile de venituri mai mari.

Și aceste venituri sunt însă într-o oarecare măsură limitate, deoarece menirea unui port este a oferi în mod cât mai economic toate facilitățile de debarcare, îmbarcare și depozitare a mărfurilor pentru a atrage traficul pe calea apei.

Câștigul cel mare pentru Stat nu sunt veniturile directe ci cele indirecte din vămi, din mărirea traficului pe căile ferate, etc. Ca exemplu menționăm cazul portului Constanța unde veniturile brute în ultimii ani au fost de 120.000.000 la 150.000.000 lei, cheltuielile de exploatare 60.000.000 la 80.000.000 lei, iar veniturile vămile au atins cifra de un miliard lei.

Din aceste motive s'a prevăzut în lege că după trecerea perioadei de 10 ani Statul va hotărî prin Consiliul de Miniștri, cota din veniturile porturilor ce se va vărsa tezaurului, avându-se în vedere și obligațiunile internaționale despre care am vorbit mai sus, care ne împun sarcini însemnate fără a ne da dreptul de a percepe taxe.

În sfârșit legea dă posibilitate Regiei Autonome P. C. A. să contracteze împrumuturi pe termene lungi. Această soluțiune

suntem de părere că nu trebuie folosită decât cu multă prudență, pentru a nu încărcă exploatarea porturilor cu dobânzi și anuități prea mari.

În privința politicii de urmat pentru dezvoltarea porturilor a probăm aceea de care s'a călăuzit direcția generală actuală, până în prezent, anume de a se aveâ în vedere în totdeauna un program de realizare treptată acolo unde nevoia se resimte; lucrările au fost angajate în spiritul de mare economie, executându-se numai strictul necesar pentru utilizare imediată, rămânând ca mai târziu să se facă completările necesare pentru a da lucrărilor forma definitivă atunci când mijloacele vor permite și când traficul se va stabilizâ.

Astfel a fost amenajat provizor și dat în exploatare basinul pentru lemnărie în portul Galați, care deși are încă nevoie de multe completări: cheiuri de piatră, etc., totuși amenajat în mod provizor a putut scurge în anul 1925 — când traficul a fost maximum — o cantitate de 52.000 vagoane lemnărie pentru export. După aceleași principii s'au făcut și lucrările din porturile din Basarabia și dela Giugriu și cari au fost date imediat în exploatare.

Regia autonomă P. C. A., dispunând deci de resurse și mai mari, sperăm că va lucra și cu mai mare folos.

Celelalte dispoziții ale proiectului de lege corespund legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, cu unele derogări.

Vom arătâ pe scurt aceste dispozițiuni:

Proiectul prevede inventarierea și evaluarea averii ce va trece în gestiunea Regiei Autonome P. C. A. până la data de 31 Decembrie 1929, inventarul neexistând în prezent și deci neputându-se anexâ la proiectul de față cum prevede legea mai sus menționată.

În ceea ce privește consiliul de administrație, el cuprinde delegații Camerelor de industrie și comerț din Galați, Brăila și Constanța, din motivele expuse mai sus. Ceilalți membri ai consiliului sunt delegați din partea Ministerelor de Comunicații, Agricultură și Domenii, Finante și Război, în afară de directorul general care face parte de drept din consiliu.

Numărul membrilor funcționari s'a limitat la trei.

Membrii consiliului nu pot face parte din întreprinderi furnizoare Regiei Autonome P. C. A.

Consiliului de administrație i s'au dat puteri depline pentru administrare și exploatare, întocmai ca și la C. F. R. cu care Regia porturilor are analogie în multe privinți.

S'a prevăzut un comitet de direcție pentru rezolvarea chestiunilor urgente, precum și un comitet financiar cu puteri mari și cu obligațiunea de a urmări gestiunea Regiei Autonome, controlând de aproape cheltuelile.

Directorul general este numit și are atribuții analoge ca la Regia Autonomă C. F. R. și la Regia Autonomă a Poștelor.

Proiectul prevede că Regia Autonomă P. C. A. va cuprinde 3 subîmpărțiri mari anume:

1. Porturile maritime.
2. Porturile fluviale cu docurile din Galați și Brăila și cu căile navigabile pe Dunăre și Prut.
3. Poliția porturilor, malurilor și navigației.

S'a prevăzut în mod expres ca pentru Prut, Regia Autonomă P. C. A. va avea atribuțiunile fostei comisii mixte a Prutului.

A fost nevoie a se face această mențiune, deoarece aceste atribuțiuni au fost trecute după război Direcțiunii Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă numai printr'un jurnal al Consiliului de Miniștri.

Regulamentul de aplicare al legii va prevedea direcțiile și serviciile necesare pentru cele trei subîmpărțiri de mai sus ale Regiei Autonome P. C. A.

În cece privește personalul, proiectul de lege prevede că se va întocmi o lege a statutului funcționarilor P. C. A.

Până la punerea în aplicare a acestei din urmă legi, rămân în vigoare dispozițiile părții I-a ale statutului funcționarilor publici.

Proiectul prevede responsabilitatea funcționarilor aproape în acelaș mod ca și la C. F. R.

În cece privește bugetul, el va cuprinde *cheltuelile de exploatare propriu zise* deosebit de cele *de investițiuni de capital*.

Tarifele vor fi aprobate de Consiliul de Miniștri și trebuiesc astiel întocmite ca să acopere toate cheltuelile inclusiv dobânzile și amortizările.

Cheltuelile nu vor putea depăși veniturile decât în cazuri excepționale și numai cu aprobarea Consiliului de Miniștri.

Proiectul de lege dă Regiei Autonome P. C. A. drepturi să facă împrumuturi pentru trebuințele sale; însă împrumuturile pe termene lungi nu pot fi contractate decât dacã sunt autorizate printr'o lege specială.

Regia Autonomă P. C. A. va formã două fonduri și anume: *de reînnoiri* și *de rezervă*, a căror destinație se fixează în mod

detaliat. Intrebuințarea fiecărui fond se va face strict în conformitate cu destinația lui.

Proiectul de lege arată modul de împărțire a beneficiului net cu mențiunea despre care am mai vorbit mai sus că în primii ani nu se va vărsa vreo sumă tezaurului.

S'a prevăzut control financiar în acelaș mod ca și la C. F. R.

La dispoziții tranzitorii se arată modalitatea ieșirii membrilor din consiliu în fiecare an până la 1933, când se va intra în normal; ieșirea membrilor urmând să se facă de atunci înainte la împlinirea termenului de 4 ani.

Se prevede că Navigațiunea fluvială română (N. F. R.), serviciul maritim român (S. M. R), și șantierul naval dela T. Severin, vor face parte din Regia Autonomă P. C. A, până la comercializarea lor separată, care se va face în forma ce o va hotărî Consiliul de Miniștri.

Exploatarea docurilor din Galați și Brăila se va face conform legilor speciale în ființă întrucât nu cuprind dispoziții contrare legii de față.

Legea taxei de cheiaj din 23 Iulie 1923 și despre care am vorbit mai sus se abrogă, urmând să se perceapă taxa de cheiaj după tarifele ce se vor întocmi conform dispozițiilor proiectului legii de față.

Taxa de  $\frac{1}{2}\%$  *ad valorem* la mărfurile ce se importă sau se exportă prin porturi rămâne în vigoare.

Ambele taxe de cheiaj și de  $\frac{1}{2}\%$  urmează să se incaseze și pe viitor ca până în prezent de administrația vamală, odată cu facerea formelor de import și export și să se verse Regiei Autonome P. C. A., fiindcă ar fi dificil și ar constitui o cheltuială mare și inutilă ca această Regie să incaseze direct această taxă mai ales în porturile mici.

Terminând această expunere ținem să adăugăm că după cum vechea organizație pentru porturi și căile de comunicație pe apă a corespuns în trecut cerințelor și a constituit pe vremuri una din cele mai bune și puternice organizațiuni pentru porturi pe Dunăre, avem ferma convingere că și noua organizație ce se instituiește astăzi va corespunde cu succes situației și timpurilor de față și va constitui și în viitor o organizație model pentru porturi și căile navigabile.

Ministrul comunicațiilor ad-interim, VIRGIL MADGEARU

## ISTORICUL DESVOLTĂRII PORTURILOR

Prima organizare a porturilor în România s'a făcut în anul 1863 prin legea din 18 Noembrie 1863, care prevedea că orașele dealungul Dunării puteau încasa o taxă de 1—2% asupra valorii mărfurilor. Venitul acestei taxe trebuia să se întrebuițeze pentru lucrările porturilor.

Așa dar, după legea din 1863, porturile depindeau de comune fără vreun amestec al Statului.

De altfel, aceasta a fost în genere prima organizare a porturilor în toate țările; ele au aparținut la început orașelor. Sub acest regim, în unele țări, porturile s'au putut desvolta și au ajuns la situații înfloritoare.

În alte țări unde condițiile au fost altele, porturile nu s'au putut desvolta sub acest regim și a fost nevoie de intervenția Statului. Așa s'a întâmplat și în România, unde legea din 1863 nu a putut da rezultate bune, deoarece comunele nu dispuneau de personal tehnic specializat și pe de altă parte venitul porturilor se amestecă cu venitul orașelor și în cele mai multe cazuri orașele nu făceau nimic pentru porturi.

A fost astfel nevoie de intervenția Statului, care s'a făcut prin legea din 27 Martie 1874, care instituiă în primul rând *controlul Ministerului de Lucrări Publice* (pe atunci acest Minister era unit cu al Agriculturii și Comerțului) asupra întrebuițării *venitului porturilor*. Legea atribuia conducerea, exploatarea și executarea lucrărilor porturilor unui *comitet* de trei persoane, format din pimar, prefect și din inginerul șef al circumscripției.

Fiecare port avea *buget separat*, însă cheltuelile și lucrările se făceau cu aprobarea și sub controlul Ministerului.

Legea din 1874 constituia evident un progres față de starea anterioară, când porturile aparțineau comunelor, însă totuși nu corespundea complet trebuințelor fiindcă menținea separația porturilor neținând seama de situația specială a țării, unde porturile Dunărene sunt înșirate pe aceeași cale navigabilă: Dunărea. Era nevoie în primul rând de a se asigura execuțiunea lucrărilor pe șenalul navigabil dintre porturi care se află în starea primitivă; pe urmă în afară de acele câteva porturi vechi ce existau în dreptul orașelor, se simțea nevoie de creiere de porturi noi, pentru scurgerea mărfurilor de export, anume a cerealelor. Ori organizația de mai sus din 1874 nu putea corespunde acestor trebuințe, deoarece fiecare port avea buget se-

parat și cheltuiă singur întregul său venit; cât privește șenalul dintre porturi nu se ocupă nimeni cu el; cu atât mai puțin de creierea de porturi noi.

Organizația din 1874 a trebuit să fie deci schimbată. Modificările s'au făcut treptat, până ce s'a ajuns la situația de astăzi, după cum vom arăta mai jos.

În primul rând s'au desființat *comitetele locale ale porturilor*. Desființarea lor s'a făcut prin legea din 31 Decembrie 1887.

Organizația din 1874 avea încă marele inconvenient că menținea separarea bugetelor porturilor, anume fiecare port își păstră prin lege separat bugetul său de venituri și acel de cheltuieli, fără a se ține seamă de faptul că unele porturi aveau necesități mai mari și altele mai mici, și fără a se ține seamă de cheltuielile necesare pentru întreținerea șenalului navigabil.

Această stare de lucruri a durat până în anul 1904, când guvernul de atunci aduce legea unificării veniturilor tuturor porturilor.

Expunerea de motive ce însoțea acel proiect de lege arată clar necesitatea modificării legii din 1874.

„Prin o reminiscență a vechei organizări, acest buget, în loc de a îmbrățișa într'un singur corp toate veniturile și cheltuielile porturilor, este fracționat pe județe și se compune din 12 bugete speciale, între cari se află și un buget comun, destinat a face față cheltuielilor de ordine generală și format din cotizațiunile diferitelor porturi. Cu acest sistem, de câte ori sumele încasate pe seama unui port, sunt insuficiente pentru acoperirea cheltuielilor sale, ceea ce se întâmplă mai în toți ani, se contractează împrumuturi dela un port la altul, simple operațiuni de cassă, creindu-se astfel în bugetul fondului două categorii: unele creditoare, altele debitoare și complicându-se contabilitatea lor cu procente și anuități fictive”.

Legea din 1904 prevede unificarea veniturilor tuturor porturilor printr'un singur fond, denumit *fondul porturilor* care să servească pentru toate porturile, precum și pentru lucrările necesare pe calea navigabilă a Dunării.

Acest fond urmă a se păstra la Cassa de Depuneri și Consemnațiuni și suma rămasă necheltuită la finele unui an, nu se vărsă la tezaur, ci se adăugă la fondul portului în anul următor.

Această din urmă dispoziție este de mare importanță fiindcă executarea lucrărilor porturilor la Dunăre depinde de nivelul apelor și sunt ani când nu se poate lucra decât foarte puțin

timp, încât este de mare folos ca sumele rămase necheltuite să poată fi utilizate anul următor.

Așa dar cu începere din anul 1904 a existat o *autonomie financiară* a porturilor.

Cheltuelile însă se făceau cu aprobarea și sub controlul Ministerului și după legea contabilității Statului, cu anumite derogări, după cum am văzut.

Bugetul porturilor se supunea în fiecare an aprobării Adunării deputaților, ca anexă la bugetul Ministerului de Lucrări publice.

Sub regimul acestei legi, serviciul porturilor având toate veniturile concentrate într'un singur fond și beneficiind de unitate administrativă și de autonomie financiară, a putut trata problema porturilor și a căii navigabile în ansamblul ei, realizând progrese însemnate și anume:

a) s'a putut lucra sistematic în porturi repartizându-se pentru lucrări fonduri mai mari, după trebuințele porturilor așa că în loc să se lucreze în toți anii și în toate porturile cu resurse insuficiente, se lucra pe rând în câteva porturi cu fonduri mai mari.

Prin aceasta se evită fărâmițarea fondurilor cum s'a întâmplat în alte țări d. ex. în Franța unde Camerele maritime în 1925, arată inconvenientele sistemului de a dispensa anual credite mici, pentru un număr mare de porturi;

b) s'a putut mări porturile mici și cu venituri neînsemnate și s'au putut crea porturi noi în regiuni inundabile unde cu mijloacele locale nu se putuse până atunci înghetbă vreun port.

Pe urmă s'au construit șosele pentru a lega aceste porturi izolate la malul Dunării, în regiune inundabilă, cu orașele, satele sau cu șoselele de pe deal din apropiere;

c) s'a putut da viciață porturilor noi create sau porturilor mici și anume serviciul nu s'a mulțumit să construiască numai cheuri, cum se făcea la început în organizația anterioară, ci după crearea portului a construit clădiri pentru birouri și locuințe nu numai pentru serviciul de port propriu zis, ci și pentru Navigația Fluvială Română, căpitania portului, poliția de siguranță și pentru administrația vămilor. S'a considerat deci portul în ansamblul lui și s'a creat viciața de port în regiuni izolate la malul Dunării.

d) s'a putut lucra cu intensitate mai mare pentru șenalul navigabil, serviciul respectiv procurându-și aparatele necesare, în general costisitoare, precum drăgi de capacitate mai mare, pen-

tru adâncirea șenalului la epoca apelor scăzute, etc. Acestea serveau în acelaș timp și porturilor;

e) s'a putut realiza o însemnată economie de personal, utilizându-se acelaș personal pentru porturi și pentru șenal; pe urmă, la porturile mici s'a putut utiliza, când a fost nevoie, personal dela porturile mai mari și mai ales personal de specialitate;

î) s'a putut obține specializarea personalului care aveã ocaziune să lucreze pe rând la lucrări în diferite porturi, chestiune de mare importanță, dacă ne gândim la dificultățile ce le au orașele cu lucrările lor edilitare, în special din Vechiu IRegat, din cauza lipsei de experiență a personalului tehnic, care nu are posibilitate a se forma.

Grație acestei organizații, România s'a putut afirmã pe Dunăre, înainte de răsboi și superioritatea și avantajele organizației noastre apar mai clare, dacă o comparãm cu celelalte organizații ce existau atunci pe Dunăre, adică ale fostei monarhii Austro-Ungare.

Acolo porturile au rămas la prima lor organizație, adică porturi comunale, iar organizațiile locale construiau și exploatau porturile lor potrivit numai nevoilor pur locale sau regionale.

Au fost însă momente când interesele generale ale monarhiei Austro-Ungare reclamau să se deã dezvoltare specială unor porturi. Astfel după deschiderea canalului porților de fier, Ungaria aveã nevoie de un port mare la Orșova, înzestrat cu instalațiile necesare.

Ori, portul comunal Orșova, suficient trebuințelor locale, nu puteã satisface câtuși de puțin interesele generale, fiind lipsit de cale ferată și de instalațiuni. Atunci Statul ungar și-a construit un port nou, foarte bine amenajat, la o depãrtare mare și cu totul separat de portul comunal Orșova.

Se puneã chestiunea exploatării noului port al Statului. Administrația locală nu era în măsură de a face exploatarea noului port fiindcă după cum se știe, administrațiile mici locale de port nu pot și nu fac niciodată exploatarea direct; ele se mărginesc de obicei să închirieze pur și simplu terenurile porturilor societăților de navigațiune. Acestea își amenajează cum cred de cuvântă porțiunea închiriată, își construiesc clădirile și magaziile de cari au nevoie, pe cari și le exploatează singure. Așa erã și la Orșova.

Pe de altã parte Statul ungar nu aveã vreo organizațiune pentru porturi.



În aceste condițiuni a fost nevoit să încredințeze exploatarea noului port Orșova, căilor ferate ungare.

Exact acelaș lucru s'a întâmplat la *Baziaș* unde Statul ungar a trebuit să creieze un port însemnat pentru tranzit și unde nu există vreun port. Exploatarea acestui port a fost deosebit de încredințată căilor ferate ungare.

Dacă mergem mai departe pe Dunăre, găsim orașul *Budapsta* cu multe resurse și care și-a amenajat în cursul vremii, portul dela Dunăre cu cheuri frumoase, etc., însă portul nu putea corespunde decât trebuințelor locale. Ungaria avea însă nevoie la *Budapsta* de un port care să corespundă intereselor generale ale țării. Atunci Statul a proiectat un port nou special, la oarecare distanță de portul orașului și după război și-a construit în jos de *Pesta* acest port separat de portul comunal. El a fost terminat de câțiva ani și este înzestrat cu bazine, cu instalațiuni, cu antrepozite, etc., (în genul docurilor noastre dela *Galati* și *Brăila*, dar în mai mic).

Acelaș lucru îl găsim la *Pressburg* actuala *Bratislava*, unde portul comunal de înainte de război nu mai putea corespunde intereselor generale ale *Cehoslovaciei*. Statul a răscumpărat portul comunal și l-a transformat mărindu-l considerabil și amenajându-l pentru a corespunde trebuințelor generale.

Acelaș lucru s'a constatat în *Austro-Ungaria* și cu privire la întreținerea șenalului navigabil. Statul executase ce e drept lucrări însemnate, cari au costat foarte mult pentru recificarea cursului fluviului, însă întreținerea curentă, semnalizarea de zi și de noapte a lăsat totdeauna de dorit, lucru recunoscut de navigatori și aceasta provenea din cauza separațiunii serviciului porturilor de cel al șenalului navigabil.

Amintim că *România* a fost prima țară riverană *Dunării* care a introdus înainte de război semnalizarea șenalului navigabil noaptea cu lămpi speciale, cu funcționare automată, în scopul de a face posibilă navigațiunea în punctele dificile și în timpul nopții. Pe restul *Dunării*, târziu, de abia după război, a început să se facă semnalizarea de noapte. Pe porțiunea *Budapsta-Viena* nu există încă semnalizare de noapte și nu se poate naviga noaptea.

Avantajele unei organizațiuni unice pentru porturi și calea navigabilă sunt recunoscute astăzi de toți tehnicienii. Vom aminti de *Polonia* care, voind să-și organizeze porturile și căile de comunicație pe apă, a cerut avizul „Comisiunii Consultative

și Tehnice de Comunicații și Transit" a Societății Națiunilor în această privință.

Societatea Națiunilor a desemnat 3 experți (un american, un olandez și un francez) cari venind în Polonia și studiind chestiunea amănunțit, au fost de părere că porturile trebuiesc administrate împreună și la un loc cu calea navigabilă, adică cum este la noi (Raport du Comité d'experts mis à la disposition du gouvernement polonais par la Société des Nations, 1927, pag. 7).

Reluăm istoricul dezvoltării porturilor noastre.

Regimul de autonomie financiară inaugurat de legea din 1904 încetează în anul 1911, deoarece guvernul de atunci desființează toate fondurile speciale înglobându-le în bugetul general al Statului și nu putea face excepție numai pentru *fondul porturilor*; însă guvernul promite că se va alocă în fiecare an porturilor, pentru nevoile lor, o sumă egală cu veniturile, adică, că și în viitor veniturile porturilor vor fi afectate exclusiv porturilor și căii navigabile, promisiune care s'a respectat într-o măsură înainte de război.

Războiul mondial a adus o mare schimbare și a îngreunat mult situația porturilor noastre și anume:

a) calea navigabilă a Dunării, precum și porturile, s'au găsit obstructate cu numeroase vase înecate în timpul războiului (epave);

b) mare parte din instalațiile din porturi, s'au găsit distruse sau avariate;

c) s'au pierdut în timpul războiului vase și aparate necesare pentru întreținerea căii navigabile;

d) România a primit porturi noi cari necesitau lucrări urgente pentru a îi face utilizabile, d. ex., parte din porturile din Basarabia cari aveau platformele inundabile și nu puteau fi utilizate în timpul nivelului ridicat al Dunării;

e) repartizarea traficului în diferitele porturi se schimbă cu totul; la unele porturi traficul se micșorează, iar la altele se mărește; astfel la Giurgiu începe un trafic mare de import de mărfuri și de export de produse petrolifere, iar la Galați, de export de lemnărie, necesitând mărirea acestor porturi și amenajări speciale.

Pe de altă parte veniturile porturilor scad față de cele de înainte de război, iar sarcinile cresc prin adăugirea nouilor porturi din Banat, Cadrilater, și Basarabia, precum și a căii navigabile a Prutului.

Statul din cauza situației financiare în care se află, nu numai că nu a putut acorda credite speciale pentru refacerea porturilor, dar nici nu a lăsat porturilor toate veniturile ca înainte de război. Porturile au fost deci lăsate la propriile lor resurse.

Cu toate dificultățile întâlnite, porturile și calea navigabilă s'au putut reface și exploata în mod normal; bine înțeles, au încă nevoi mari și urgente cari nu au putut fi îndeplinite din cauza lipsei de mijloace.

Tehnicienii străini cari au vizitat țara noastră după război, au apreciat eforturile făcute pentru porturile noastre și rezultatele obținute.

Vom aminti că în anul 1925, Liga Națiunilor a întreprins o vastă anchetă asupra situațiunii navigațiunii porturilor și căii navigabile pe Dunăre și pe Rhin, însărcinând cu aceasta pe d. Walker Hines, o personalitate remarcabilă, fostul arbitru american pentru distribuirea tonajului fluvial pe Rhin și pe Dunăre, după război.

D. Hines a parcurs întreaga Dunăre și în raportul ce l'a adresat Ligii Națiunilor, arată situația și lipsurile constatate în diferitele țări riverane Dunării.

În privința porturilor și căii navigabile din România, se exprimă în mod foarte elogios și anume (pag. 57):

„La Roumanie a fait preuve d'un esprit d'entreprise extrêmement remarquable, en construisant de vastes quais dans tous ses ports principaux; elle a vraiment témoigné d'un jugement très clair et d'une prévoyance remarquable dans sa façon de comprendre l'aménagement du fleuve en général”.

Iar în ceea ce privește scoaterea vaselor înecat în Dunăre în timpul războiului, operațiune foarte dificilă și pentru care serviciul porturilor se utilase în mod special, D. Hines se exprimă în modul următor (pag. 139):

„C'est là un travail difficile en raison de la dimension des bateaux, de leur état, du laps de temps qu'ils sont restés sous l'eau, du courant et de la rigueur de l'hiver. La Roumanie s'est procurée, à grands frais, le matériel nécessaire pour exécuter ces travaux et les efforts accomplis par elle jusqu'ici dans cette direction méritent d'être signalés”.

Cu doi ani înainte vizitase țara noastră d. col. H. O. Mance, deasemenea din partea Ligii Națiunilor.

Și d-sa în raportul adresat Ligii, face aceleași constatări, în privința organizațiunii românești (pag. 18):

„Le service des voies navigables, qui a toujours été l'une

des caractéristiques de l'administration roumaine, fonctionne normalement — des progrès considérables ont été réalisés en ce qui concerne l'enlèvement des épaves dans le Danube; ces travaux sont activement poursuivis avec le matériel spécial dont on dispose”.

Cu privire la *poturiu maritime* arătăm că ele se află grupate sub o direcțiune comună care cuprinde portul principal Constanța, diferite alte porturi mai mici ca: Mangalia, Balic și Bugaz,, etc., precum și serviciul pentru semnalizarea coastei cu faruri, sirene, radiofaruri, etc.

Unirea tuturor acestor servicii sub o conducere comună a avut acelaș caracter ca la porturile fluviale, cu deosebire că șenalul navigabil este aci înlocuit prin coasta mării care trebuie semnalizată pentru a face posibilă navigația și accesul în porturi.

Portul Constanța dela început a aparținut Statului. Lucrările pentru amenajarea lui sistematică au început în anul 1885, utilizându-se atât veniturile portului — cari la început erau foarte mici — cât și credite speciale alocate de Stat în acest scop.

Pe măsura dezvoltării sale, veniturile portului Constanta au crescut și în anul trecut 1928 au ajuns la cifra de circa 160 milioane lei.

Dăm în anexa II veniturile și cheltuelile porturilor maritime în intervalul de timp de după război.

# Avizul Consiliului Legislativ

PROCES-VERBAL No. 54

— Ședința dela 18 Iulie 1929 —

Sub președinția d-lui G. Slătineanu.

Prezenți fiind:

Consilieri permanenți d-nii: St. Chicoș, G. Sărățeanu, I. Set-lacec.

Referent titular al lucrării d. G. Strat.

Luând în discuție proiectul de lege pentru crearea Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe apă, înaintat Consiliului de Ministerul Comunicațiilor cu adresa Nr. 9.945 din 13 Iulie 1929, emanând dela acelaș Minister și înregistrat la acest Consiliu sub Nr. 764 dela 13 Iulie 1929;

Ascultând raportul d-lui consilier permanent St. Chicoș și referatul d-lui referent titular G. Strat,

Consiliul,

Constată că proiectul de lege supus debaterilor sale are de scop transformarea actualei direcțiuni generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă, într'o regie publică comercială autonomă.

I. Consiliul constată că prin art. 8 din proiectul de lege se prevăd sancțiunile ce pot fi luate în contra membrilor consiliului de administrație și directorului general — instituind drept pedeapsă o amendă de 50.000 lei, în cazul în care aceștia au enunțat cu rea credință fapte neadevărate sau au ținut ascunse în total sau în parte fapte relative la situațiunea Regiei Autonome P. C. A. Proiectul de lege omite să precizeze cine anume aplică această pedeapsă.

Consiliul socotește că amenda are în principiu un caracter pur penal — în conformitate cu dispozițiunile art. 8 din codul penal — și ca atare ea nu poate fi aplicată decât de instanțele jude-

cătoarești în baza unui text precis de lege, care să statornicească suficient elementele infracțiunii căreia i se poate aplica, acordându-se totdeodată și căile obișnuite de atac prevăzute de dreptul comun.

II. Prin art. 21, aliniatul ultim, proiectul de lege lasă în seama regulamentului său de aplicare fixarea direcțiilor, inspectoratelor și serviciilor lor componente. Or, crearea acestor servicii constituie însăși economia unei legi de organizare, iar funcțiunile pe cari le implică aceste servicii își găsesc garanția lor de stabilitate în chiar legea organică care le creiază.

Dispozițiunile art. 21 din proiectul de lege contravin art. 88, aliniatul 8 din Constituție, în virtutea căruia puterea executivă nu poate crea nici o funcțiune nouă decât pe cale de lege. Regulamentul dezvoltător al legii urmând să se mențină în cadrul strict al acelei legi, el neavând putința nici de a o depăși, nici de a o completa.

Prin regulament nu se pot înființa nici servicii, nici funcțiuni publice, acestea urmând să fie stabilite prin legile de organizare a administrațiilor publice.

În consecință, Consiliul socotește că dispozițiunile relative la crearea și organizarea serviciilor Regiei Autonome P. C. A. să fie prevăzute în însăși proiectul de lege și nu lăsate în seama regulamentului.

III. Prin art. 44 din proiect se dispune participarea la beneficii a personalului Regiei P. C. A.

În ce privește acea parte din personalul Regiei P. C. A., care are caracterul de funcționari publici, Consiliul socotește că salarizarea în mod diferit decât a colegilor lor din alte administrații publice, constituie o atingere a principiului armonizării retribuțiilor bugetare, potrivit căruia pentru acelaș grad de funcțiune, urmează a se da în totdeauna un salariu egal. Excepțiunile în materie de salarizare a funcționarilor publici, creiază o inegalitate de tratament a acestor funcționari, cari ar fi salariați în mod diferit, după cum sunt întrebuințați într'o administrație publică producătoare sau neproducătoare de venituri.

Or, salariile funcționarilor publici nu pot varia după acest criteriu, toate serviciile publice concourând de o potrivă la bunul mers al gospodăriei Statului, iar funcționarii acestor servicii trebuind să-și îndeplinească îndatoririle lor independent de considerațiunea că din veniturile serviciului la cari sunt întrebuințați, li s'ar cuveni o cotă parte.

În consecință, Consiliul este de părere că dispozițiunile relative la participarea la beneficii a personalului Regiei P. C. A. urmează să fie aplicate numai acelei părți din personalul său care nu-și păstrează calitatea de funcționari publici.

IV. În art. 7, alin. 9, proiectul de lege spune că reînnoirea membrilor consiliului de administrație se face în fiecare an, cu excepția directorului general, fără însă a lămuri în ce proporție anume se va săvârși această reînnoire a membrilor consiliului de administrație, după expirarea mandatului primului consiliu de administrație, care este prevăzută de art. 52 dispoziții transitorii.

Deasemeni nu se arată nici modul în care se va alege sau numi președintele acestui consiliu de administrație, deși se pomeneste de existența sa în proiectul de lege.

Consiliul socotește că este nevoie a se face în proiect aceste precizări.

V. În afară de aceste considerațiuni de ordin principial, Consiliul propune oarecari modificări de redactare cerute de nevoia de claritate și precizie a unui text legislativ.

Astfel: la art. 2, Consiliul propune suprimarea cuvintelor „și drepturile” din rândul IV; la același articol, alin. III, înlocuirea termenilor „care va fi aprobat” cu „care va fi supus aprobării”;

La art. 4, rândul IV, adăugirea cuvintelor „bunurile încredințate de Stat”;

La art. 5, rândul II, adăugirea cuvântului „ale” (Regiei) în loc de „a Regiei”;

La art. 8 se propune înlocuirea cuvintelor „funcționarea lor” prin „funcțiunea lor”;

La art. 10, alin. b, adăugirea cuvintelor: „proiectul de buget”, în loc de „bugetul”;

La art. 10, alin. i, a se adăugă cuvintele: „Ministerul Finanțelor”, după „Ministerului Comunicațiilor”;

La art. 23 alin. ultim, a se adăuga: „și întărit prin decret regal”;

La art. 24 alin. final, a se adăuga pentru o mai mare precizie cuvintele: „decât în limitele prevăzute de prezenta lege”;

La art. 25, alin. final, a se adăuga cuvântul „cere”, după „;va putea”;

La art. 26, rândul II, a se adăugă după cuvântul: „funcționar”, cuvintele „al Regiei Autonome”; iar la art. 27, rândul I, a se adăugă după cuvântul „personalul”, cuvintele: „aparținând Regiei P. C. A.”;

La art. 29, rândul II, propune a se înlocui cuvintele: „taxelor tarifelor” prin cuvintele „provenite din taxele tarifare”;

La art. 31, alin. 2, Consiliul propune pentru o mai mare claritate, următorul text: „dobânzile împrumuturilor, precum și subvențiunile reprezentând cotizațiile pe cari, ca patron, Regia Autonomă P. C. A. trebuie să le verse Casei generale de pensii sau Casei centrale a asigurărilor sociale pentru personalul respectiv”;

La art. 33, alin. II, rândul IV, Consiliul propune înlocuirea cuvântului: „plăți”, prin „prestațiuni”;

La art. 47, alin. III, a se adăugă cuvintele „și vor constitui titluri de urmărire”, suprimându-se totodată cuvintele din rândul al III-lea „măsuri de”.

Cu aceste modificări Consiliul opinează că proiectul de lege urmează să fie supus debaterilor Corpurilor legiuitoare.

Președinte, *G. Slătineanu.*

Consilieri permanenți: *St. Chicoș, G. Sărățeanu, I. Setlacec.*

Referent titular, *George Strat.*



# Raportul de la Cameră

---

*Domnilor deputați,*

Comisiunea permanentă de lucrări publice căi de comunicație și marină comercială, întrunindu-se în număr cerut de Regulament, în ședința dela 22 Iulie 1929, sub președinția d-lui C. Hoiescu, inginer a luat în cercetare proiectul de lege, votat de Senat, pentru creiarea regiei autonome a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

Prin acest proiect de lege se organizează regia autonomă a porturilor maritime și fluviale. Normele de organizare sunt cele din legile de organizare a celorlalte regii analoage: C. F. R., conducta de petrol, zonele libere, etc.

După expunerea d-lui ministru al comunicațiilor și în urma discuțiilor urmate, comisiunea a admis acest proiect de lege fără modificări și vă roagă, prin subsemnatul raportor, să bine voiți a-i da aprobarea d-voastră.

În conformitate cu dispozițiunile art. 93 din Regulamentul interior al Adunării au fost desemnați a face parte din delegațiunea comisiunii ce va studia amendamentele ce se vor propune, în ședință publică, la discuțiunea pe articole a acestui proiect de lege, d-nii: C. Hoiescu, inginer, ca președinte, subsemnatul ca raportor, iar ca membri d-nii: C. Spineanu, M. Văgăunescu și Vlad Dimitriu.

Raportor, S. MIHAESCU.

# CUPRINSUL

## I

### Lege pentru creierea regiei autonome a porturilor și căilor de comuni- cație pe apă

CAP. I. — Dispozițiuni generale . . . . .	3
CAP. II. — Organele de administrare și conducere . .	5
A. Consiliul de administrație . . . . .	5
Comitetul de direcție și Comitetul financiar	11
B. Direcțiunea generală . . . . .	12
CAP. III. — Dispozițiuni privitoare la personal . . . .	14
Responsabilitatea penală și civilă a func- ționarilor Regiei autonome P. C. A. . .	15
CAP. IV. — Contabilitatea veniturilor și cheltuelilor, o- perațiuni financiare, buget, justificarea cheltuelilor . . . . .	16
CAP. V. — Controlul financiar . . . . .	22
CAP. VI. — Dispoziții tranzitorii . . . . .	23

## II

Expunerea de motive . . . . .	27
Avizul Consiliului Legislativ . . . . .	45
Raportul de la Cameră . . . . .	49

