



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul V — Nr. 60

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 24 martie 1993

SUMAR

Nr.	Pagina	Nr.	Pagina
LEGI ȘI DECRETE			
8. — Lege pentru ratificarea Acordului european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991	1	HOTĂRĂRI ALE CAMEREI DEPUTAȚILOR	
Acordul european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe	2—10	28. — Hotărâre pentru prelungirea termenului stabilit de art. 1 alin. 2 din Hotărârea Camerei Deputaților nr. 69/1992 privind încuviințarea Comisiei pentru industrii și servicii de a porni o anchetă	11
29. — Decret cu privire la promulgarea Legii pentru ratificarea Acordului european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991	10	29. — Hotărâre privind demisia unui deputat	11
HOTĂRĂRI ALE SENATULUI			
11. — Hotărâre pentru modificarea Hotărârii Senatului nr. 41/1992 privind aprobarea componenței nominale a comisiilor permanente ale Senatului	10	DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
		Decizia nr. 4 din 10 februarie 1993	11—13
		HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
		92. — Hotărâre pentru prelungirea valabilității Memorandumului de înțelegere dintre Guvernul României și Guvernul Canadei cu privire la exportul unor țesături și produse textile din România, pentru import în Canada	13—15

LEGI ȘI DECRETE

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE

pentru ratificarea Acordului european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articol unic. — Se ratifică Acordul european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991.

Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 8 septembrie 1992, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (2) din Constituția României.

PREȘEDINTELE SENATULUI

prof. univ. OLIVIU GHERMAN

Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din 22 februarie 1993, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (2) din Constituția României.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

ADRIAN NĂSTASE

București, 8 martie 1993.

Nr. 8.

ACORDUL EUROPEAN

privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.) *)

Părțile contractante,
dorind să faciliteze transportul internațional de mărfuri,
cunoscând că transportul internațional de mărfuri ar trebui să se dezvolte ca urmare a creșterii
schimburilor internaționale,
conștiente de consecințele negative pe care o asemenea evoluție ar putea să le aibă asupra mediului
înconjurător,
subliniind importanța rolului transportului combinat pentru ușurarea solicitărilor pe rețeaua rutieră
europeană mai ales în traficul trans-alpin și pentru a limita daunele asupra mediului înconjurător,
convinși că, pentru a face transportul internațional combinat în Europa mai eficient și mai atractiv
pentru clienți, este indispensabil să se realizeze un cadru juridic care să stabilească un plan coordonat pen-
tru dezvoltarea serviciilor de transport combinat și a infrastructurii necesare pentru exploatarea acestor
servicii, pe baza parametrilor și a normelor de performanțe convenite pe plan internațional,
au căzut de acord asupra celor ce urmează :

CAPITOLUL I

Generalități.

ARTICOLUL 1

Definiții

În sensul prezentului acord :

a) expresia *transport combinat* desemnează transportul de mărfuri într-o unitate unică de transport utilizând mai mult de un mod de transport ;

b) expresia *rețea de mari linii de transport internațional combinat* desemnează toate liniile de cale ferată considerate ca importante pentru transportul internațional combinat, dacă :

- (i) sunt utilizate în mod curent în cadrul transportului internațional combinat regulat (de exemplu box-palete, containere, semiremorci) ;
- (ii) servesc drept linii de acces importante pentru transportul internațional combinat ;
- (iii) este prevăzut ca ele să devină în viitorul apropiat linii importante de transport combinat (așa cum sunt definite la pct. (i) și (ii)) ;

c) expresia *instalații conexe* desemnează terminale de transport combinat, punctele de trecere a frontierei, stațiile unde se efectuează schimburile grupelor de vagoane, stațiile în care se schimbă ecartamentul, precum și porturile sau legăturile prin nave feribot, care joacă un rol important în transportul internațional combinat.

ARTICOLUL 2

Definirea rețelei

Părțile contractante adoptă prevederile prezentului acord sub forma unui plan internațional coordonat pentru crearea și exploatarea unei rețele de mari linii de transport internațional combinat și de instalații conexe, denumite în continuare *rețea de transport internațional combinat*, pe care ele înțeleg să-l realizeze în cadrul programelor naționale.

Rețeaua de transport internațional combinat este constituită din linii de cale ferată indicate în anexa nr. I la prezentul acord, precum și din terminale de transport combinat, punctele de trecere a frontierei, stațiile de schimbare a ecartamentului și porturile sau legăturile cu nave feribot care au importanță deosebită pentru transportul internațional combinat, care sunt cuprinse în anexa nr. II la prezentul acord.

ARTICOLUL 3

Caracteristicile tehnice ale rețelei

Liniile de cale ferată ale rețelei de transport internațional combinat vor fi conforme caracteristicilor enumerate în anexa nr. III la prezentul acord sau vor fi aduse, în conformitate cu prevederile acestei anexe, în cadrul lucrărilor de îmbunătățiri care vor trebui să fie efectuate în cadrul programelor naționale.

ARTICOLUL 4

Obiective operaționale

În scopul facilitării serviciilor de transport internațional combinat în cadrul rețelei de transport internațional combinat, părțile contractante vor lua măsurile adecvate ca să fie aplicați parametrii de performanță și normele minime referitoare la trenurile de transport combinat și la instalațiile conexe, care se menționează în anexa nr. IV la prezentul acord.

ARTICOLUL 5

Anexe

Anexele la prezentul acord fac parte integrantă din acest acord.

Anexele suplimentare, acoperind alte aspecte ale transportului combinat, vor putea fi adăugate la acord conform procedurii de amendare descrise în art. 12.

CAPITOLUL II

Dispoziții finale

ARTICOLUL 6

Desemnarea depozitarului

Secretarul general al O.N.U. este depozitarul acestui acord.

ARTICOLUL 7

Semnare

1. Prezentul acord va fi deschis pentru semnare în perioada de la 1 aprilie 1991 la 31 martie 1992, la Oficiul O.N.U. din Geneva, de către statele care sunt fie membre ale Comisiei Economice O.N.U. pentru Europa, fie admise în comisie cu statut consultativ, în conformitate cu paragrafele 8 și 11 ale mandatului comisiei.

2. Aceste semnături vor fi supuse ratificării, accepțării sau aprobării.

ARTICOLUL 8

Ratificare, acceptare sau aprobare

1. Prezentul acord se supune ratificării, acceptării sau aprobării în conformitate cu paragraful 2 al art. 7.

2. Ratificarea, acceptarea sau aprobarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument la secretarul general al O.N.U.

ARTICOLUL 9

Aderare

1. Prezentul acord va fi deschis pentru aderare de către orice stat menționat în paragraful 1 al art. 7, începând cu 1 aprilie 1991.

2. Aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument pe lângă secretarul general al O.N.U.

ARTICOLUL 10

Intrarea în vigoare

1. Prezentul acord va intra în vigoare la 90 de zile după data la care guvernele a opt state vor fi deus un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, cu condiția ca una sau mai multe linii ale rețelei de transport internațional combinat să lege în mod continuu teritoriile a cel puțin patru dintre statele care au deus un astfel de instrument.

2. În cazul în care condiția de mai sus nu este îndeplinită, acordul va intra în vigoare la 90 de zile după data depunerii instrumentului de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, care va permite îndeplinirea condiției menționate.

3. Pentru fiecare stat care va depune un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare după data de la care curge perioada de 90 de zile specificată în paragrafele 1 și 2 ale acestui articol, acordul va intra în vigoare la 90 de zile de la data depunerii instrumentului menționat.

ARTICOLUL 11

Limite de aplicare a acordului

1. Nici o dispoziție a acestui acord nu va fi interpretată ca interzicând unei părți contractante luarea de măsuri, compatibile cu prevederile Cartei Națiunilor Unite și limitate la cerințele situației, pe care le consideră necesare pentru securitatea sa externă sau internă.

2. Astfel de măsuri, care trebuie să fie temporare, vor fi notificate imediat depozitarului, cu specificarea naturii lor.

ARTICOLUL 12

Reglementarea diferendelor

1. Orice diferend între două sau mai multe părți contractante, care este legat de interpretarea sau aplicarea prezentului acord și pe care părțile în litigiu nu-l pot reglementa prin negociere sau prin alte mijloace, va fi supus arbitrajului dacă oricare dintre părțile contractante în litigiu cere acest lucru și va fi în consecință transmis unuia sau mai multor arbitri aleși prin acord reciproc de părțile în litigiu.

Dacă părțile în litigiu nu ajung la o înțelegere asupra alegerii unui arbitru sau unor arbitri în termen de 3 luni de la cererea de arbitrare, oricare dintre aceste părți va putea cere secretarului general al Națiunilor Unite să desemneze un arbitru unic, căruia îi va fi transmis prin decizie diferendul.

2. Decizia arbitrului sau arbitrilor desemnat/desemnați în conformitate cu paragraful 1 al acestui articol va fi obligatorie pentru părțile contractante în litigiu.

ARTICOLUL 13

Rezerve

În momentul semnării prezentului acord sau al depunerii instrumentelor de ratificare, acceptare sau aderare, orice stat va putea notifica depozitarului că nu se consideră legat de art. 12 al acestui acord.

ARTICOLUL 14

Procedura de amendare a prezentului acord

1. Prezentul acord va putea fi amendat în conformitate cu procedura specificată în cadrul acestui articol, cu excepțiile prevăzute la art. 15 și 16.

2. La cererea unei părți contractante, orice amendament propus de aceasta la acord va fi examinat de către Grupul de lucru al Comisiei Economice O.N.U. pentru Europa privind transportul combinat.

3. Dacă amendamentul este adoptat de o majoritate de 2/3 dintre părțile contractante prezente și votante, el va fi comunicat de către secretarul general O.N.U. tuturor părților contractante, pentru acceptare.

4. Orice propunere de amendament comunicată în conformitate cu dispozițiile paragrafului 3 al acestui articol va intra în vigoare, pentru toate părțile contractante, la 3 luni după expirarea unei perioade de 12 luni care urmează datei comunicării sale, cu condiția ca în cursul acestei perioade de 12 luni să nu fi fost notificată secretarului general al O.N.U. nici o obiecție la propunerea de amendament făcută de către un stat care este parte contractantă.

5. Dacă o obiecție la propunerea de amendament a fost notificată conform dispozițiilor paragrafului 4 al prezentului articol, amendamentul va fi considerat ca nefiind acceptat și nu va avea absolut nici un efect.

ARTICOLUL 15

Procedura de amendare a anexelor nr. I și II

1. Anexele nr. I și II ale acestui acord vor putea fi amendate în conformitate cu procedura stipulată în prezentul articol.

2. La cererea unei părți contractante orice amendament propus de către aceasta la anexele nr. I și II va fi examinat de către Grupul de lucru privind transportul combinat din cadrul C.E.E./O.N.U.

3. Dacă propunerea de amendament este adoptată de către majoritatea părților contractante prezente și votante, ea va fi comunicată, pentru acceptare, de către secretarul general al Națiunilor Unite părților contractante direct interesate.

În sensul prezentului articol, o parte contractantă este considerată ca fiind direct interesată dacă, în cazul includerii unei noi linii, a unui terminal important, a unui punct de trecere a frontierei, a unei stații de schimbare a ecartamentului, a unui port sau a unei legături feribot, ori în cazul modificării acestor instalații, teritoriul său este traversat de această linie sau este direct legat la terminalul important, sau dacă terminalul important, punctul de trecere a frontierei, stația de schimbare a ecartamentului sau punctul terminal al portului legăturii feribot menționate sunt situate pe teritoriul său.

4. Orice propunere de amendament comunicată conform dispozițiilor paragrafelor 2 și 3 ale prezentului articol va fi considerată acceptată dacă, în cadrul unei perioade de 6 luni de la data comunicării sale de către depozitar, nici una dintre părțile contractante direct interesate nu a notificat secretarului general al Națiunilor Unite obiecțiile sale la amendamentul propus.

5. Orice amendament astfel acceptat va fi comunicat de către secretarul general al Națiunilor Unite tuturor părților contractante și va intra în vigoare după 3 luni de la data comunicării sale de către depozitar.

6. Dacă o obiecție la amendamentul propus a fost notificată în conformitate cu prevederile paragrafului 4 al prezentului articol, amendamentul va fi considerat ca nefiind acceptat și nu va avea absolut nici un efect.

7. Depozitarul va fi informat cu promptitudine de către Secretariatul Comisiei Economice pentru Europa asupra părților contractante care sunt direct vizate de o propunere de amendament.

ARTICOLUL 16

Procedura de amendare a anexelor nr. III și IV

1. Anexele nr. III și IV ale prezentului acord vor putea fi amendate în conformitate cu procedura specificată în prezentul articol.

2. La cererea unei părți contractante, orice amendament propus de către aceasta la anexele nr. III și IV va fi examinat de către Grupul de lucru privind transportul combinat al C.E.E./O.N.U.

3. Dacă amendamentul este adoptat cu o majoritate de 2/3 dintre părțile contractante prezente și votante, amendamentul va fi comunicat de către secretarul general al Națiunilor Unite tuturor părților contractante, în vederea acceptării.

4. Orice propunere de amendament comunicată în conformitate cu dispozițiile paragrafului 3 al prezentului articol va intra în vigoare la expirarea unei perioade de 6 luni de la data comunicării sale, în afara situației în care 1/5 dintre părțile contractante au notificat secretarului general al Națiunilor Unite obiecțiile lor la amendamentul propus. Astfel, amendamentul va intra în vigoare pentru toate părțile contractante, cu excepția celor care, anterior datei intrării lui în vigoare, vor fi notificat secretarului general refuzul de a accepta amendamentul propus.

5. Orice amendament acceptat va fi comunicat de către secretarul general tuturor părților contractante și va intra în vigoare după 3 luni de la data comunicării sale.

6. Dacă o obiecție la amendamentul propus a fost comunicată în conformitate cu paragraful 4 al prezentului articol, amendamentul va fi considerat ca nefiind acceptat și nu va avea absolut nici un efect.

ARTICOLUL 17

Clauză de protecție

Dispozițiile acestui acord nu pot prevala față de cele pe care anumite state sunt obligate să le aplice între ele în conformitate cu alte tratate multilaterale, cum ar fi Tratatul de la Roma din 1957, care a instituit Comunitatea Economică Europeană.

ARTICOLUL 18

Denunțarea

1. Orice parte contractantă va putea denunța prezentul acord prin notificare scrisă adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

2. Denunțarea va avea efect după un an de la data primirii de către secretarul general a notificării menționate.

ARTICOLUL 19

Încetarea valabilității acordului

Dacă se constată că, după intrarea în vigoare a prezentului acord, numărul statelor care sunt părți contractante s-a redus la mai puțin de opt în timpul unei perioade oarecare de 12 luni consecutive, prezentul acord va înceta să aibă efect după 12 luni de la data la care al 8-lea stat va fi încetat să mai fie parte contractantă la prezentul acord.

ARTICOLUL 20

Notificări și comunicări făcute de către depozitar

În afara notificărilor și comunicărilor care ar putea fi specificate în cadrul acestui acord, funcțiile de depozitar ale secretarului general al Organizației Națiunilor Unite vor fi cele precizate în partea a VII-a a Convenției de la Viena asupra dreptului tratatelor, încheiată la Viena la 23 mai 1969.

ARTICOLUL 21

Texte autentice

Originalul acestui acord, ale cărui texte în limbile engleză, franceză și rusă sunt autentice în mod egal, va fi depozitat la secretarul general al Națiunilor Unite.

Drept pentru care, subsemnații, fiind autorizați în mod oficial, au semnat acest acord.

Încheiat la Geneva la 1 februarie 1991.

LINII DE CALE FERATĂ**importante pentru transportul internațional combinat****NOTĂ :**

S-au reprodus numai referirile la România.

NOTĂ GENERALĂ**și explicarea numerelor de ordine ale liniilor**

„C—E“ indică liniile de cale ferată, în principal identice cu liniile E pertinente Acordului european privind marile linii internaționale de cale ferată (AGC) din 1985.

„C“ indică alte itinerarii importante pentru transportul internațional combinat. Numerele de ordine ale liniei „C“ sunt identice cu cele ale liniei E cea mai apropiată și sunt urmate, uneori, de un număr de serie.

Numărul de ordine E a fost indicat pentru a facilita trimiterea la liniile figurând în AGC și efectuarea comparației cu acestea. El nu indică în nici un fel dacă statele sunt sau nu părți contractante la AGC sau au intenția să devină.

Simboluri utilizate

() stații ce se află în afara țării avute în vedere

— alte itinerarii

— — — parte a unei linii AGC importante pentru transportul internațional combinat (privește numai liniile C—E)

..... parte a unei linii importante pentru transport combinat, dar care nu face parte din linia AGC pertinentă (privește numai liniile (C—E)).

ROMÂNIA

C—E (Ungheni—) Iași—Pașcani—Buzău—Ploiești—București—Videle—Giurgiu (—Ruse)

C 95 Craiova—Calafat — (—Vidin)

C—E 54 Arad—Deva—Teiuș—Vânători—Brașov—București

C—E 56 (Lökösháza—) Curtici—Arad—Timișoara—Craiova—București

C—E 562 București—Constanța.

I N S T A L A Ț I I**importante pentru transportul internațional combinat****A. Terminale importante pentru transportul internațional combinat**

București

Constanța

Craiova

Oradea

B. Puncte de trecere a frontierei importante pentru transportul internațional combinat

Lökösháza (MAV) — Curtici (CFR)

Iași (CFR) — Ungheni (SZD)

Giurgiu (CFR) — Ruse (BDZ)

Numele fiecărui punct de trecere a frontierei este urmat între paranteze de sigla companiei de cale ferată care exploatează stația corespunzătoare. Dacă în listă se menționează numai un singur punct de trecere, aceasta înseamnă că stația este utilizată în comun de două companii de cale ferată.

C. Puncte de schimbare a ecartamentului, importante pentru transportul internațional combinat

Iași—Ungheni

NOTĂ :

Punctele de schimbare a ecartamentului sunt, de asemenea, puncte de trecere a frontierei.

Atunci când schimbarea osiilor sau transbordarea unităților de încărcare pe vagoane de ecartament diferit se efectuează într-o singură stație numele acestei stații este subliniat.

D. Legături/porturi pentru feribot, care fac parte din rețeaua de transport internațional combinat
Samsun—Constanța (Turcia—România)

NOTĂ :

Cu excepția legăturii Stanrear—Larne și Messina—Villa S. Giovanni, legăturile prin feribot corespund, de asemenea, punctelor de trecere a frontierei.

ANEXA Nr. III

CARACTERISTICI TEHNICE

ale rețelei liniilor mari de transport internațional combinat

Note preliminare

Parametrii sunt rezumați în tabelul ce urmează. Valorile indicate în coloana A a tabelului trebuie privite ca obiective importante ce urmează a fi atinse în conformitate cu planurile naționale de dezvoltare a căilor ferate. Orice îndepărtare de la aceste valori trebuie considerată ca excepție.

Liniile au fost împărțite în două principale categorii :

a) linii existente, capabile de a fi îmbunătățite acolo unde se poate ; adesea este dificil și uneori imposibil să li se modifice, de exemplu, caracteristicile geometrice și cerințele față de asemenea linii trebuie să fie moderate ;

b) linii noi, ce urmează a fi construite.

Prin analogie, specificațiile indicate în tabelul ce urmează sunt, de asemenea, aplicabile, în caz că este posibil, serviciilor de feribot care fac parte integrantă din rețeaua feroviară.

Parametrii de infrastructură ai rețelei marilor linii de transport internațional combinat

	A		B
	Linii existente care corespund condițiilor de infrastructură și linii ce trebuie îmbunătățite sau reconstruite		Linii noi
	în prezent	obiectiv	
1. Număr de căi	nespecificat		2
2. Gabaritul de încărcare a vehiculelor	U.I.C. B ²⁾		
3. Distanța minimă dintre axele căilor ¹⁾	4,0 m		4,2 m
4. Viteză minimă de calcul	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Masă autorizată pe osie			
vagoane 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Declivitate maximă ¹⁾	nespecificat		12,5 mm/m
7. Lungimea utilă minimă a căilor de evitare	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Nu se referă în special la transportul combinat, dar este recomandat pentru transportul internațional combinat eficient.

²⁾ U.I.C. — Uniunea Internațională a Căilor Ferate.

³⁾ Norme minime aplicabile trenurilor de transport combinat (vezi anexa nr. IV).

Explicații privind parametrii prezentați în tabelul de mai sus

1. Număr de căi

Liniile de transport internațional combinat trebuie să ofere o capacitate sporită și o mai mare precizie de mișcare.

În principiu, nu este posibil să se răspundă acestor două exigențe decât prin linii cu cel puțin două căi : totuși, liniile cu o cale ar putea fi acceptate cu condiția să răspundă celorlalți parametri prevăzuți în acord.

2. Gabaritul vehiculelor

Este vorba de gabaritul minim pe liniile de transport internațional combinat.

Pe liniile noi, adoptarea unui gabarit important nu implică, în general, decât un cost marginal de investiții limitate, ceea ce permite să se mențină gabaritul C 1 al U.I.C.

Gabaritul C 1 permite, în special :

— transportul vehiculelor și ansamblurilor rutiere utilitare (camioane și remorci, vehicule articulate, tractoare și semiremorci) la gabaritul rutier european (înălțime 4 m, lățime 2,5 m), pe vagoane speciale al căror plan de încărcare se găsește la 60 cm deasupra nivelului căii ferate ;

— transportul semiremorciilor rutiere obișnuite, cu o lățime de 2,50 m și o înălțime de 4 m pe vagoane buzunar echipate cu boghiuri normale ;

— transportul containerelor I.S.O. cu o lățime de 2,44 m și o înălțime de 2,90 m pe vagoane platformă obișnuite ;
 — transportul box-paletelor cu o lățime de 2,50 m pe vagoane platformă obișnuite ;
 — transportul containerelor/box-paletelor cu o lățime de 2,6 m și o înălțime de 2,9 m pe vagoane corespunzătoare.

Liniile existente care traversează regiuni muntoase (Pirineii, Masivul Central, Alpii, Jura, Apeninii, Carpații etc.) prezintă numeroase tuneluri cu gabarit de unitate tehnică sau cu gabarite ușor superioare ca înălțime în ceea ce privește axul căii. În aproape toate cazurile, mărirea până la gabaritul C 1 al U.I.C. este imposibilă din punct de vedere economic și financiar.

Gabaritul B al U.I.C. este deci avut în vedere pentru aceste linii. El permite, în special :

— transportul containerelor I.S.O. cu o lățime de 2,44 m și o înălțime de 2,90 m pe vagoane platformă portconținere ale căror planuri de încărcare se găsesc la o înălțime de 1,18 m deasupra nivelului căii ferate ;

— transportul box-paletelor cu o lățime de 2,50 m și o înălțime de 2,60 m pe vagoane platformă normale (planul de încărcare având o înălțime de 1,246 m) ;

— transportul semiremorcilor cu vagoane buzunar ;

— transportul containerelor/box-paletelor cu o lățime de 2,6 m și o înălțime de 2,9 m pe vagoane speciale cu plan de încărcare jos.

Majoritatea liniilor de transport internațional combinate existente au cel puțin gabaritul B al U.I.C. La celelalte linii realizarea acestui gabarit nu necesită, în general, investiții importante.

3. Viteză minimă de calcul

Viteza minimă de calcul determină alegerea caracteristicilor geometrice ale traseului (raza curbei și virajul), a instalației de securitate (distanța de frânare) și a coeficienților de frânare ai materialului rulant.

4. Masa autorizată pe osie

Este vorba de masa autorizată pe osie pe care marile linii internaționale trebuie să poată să o suporte.

Liniile de transport internațional combinate trebuie să poată absorbi traficul materialului cel mai modern, prezent și viitor, și, în mod special : al vagoanelor având o masă pe osie de 20 t, care corespunde clasei C a U.I.C. ; s-a menținut o masă pe osie de 22,5 t până la 100 km/h, conform hotărârilor recente ale U.I.C.

Limitarea masei pe osie la 20 t pentru 120 km/h corespunde reglementării U.I.C. Masa pe osie indicată este valabilă pentru un diametru al roții egal sau superior cifrei de 840 mm, conform reglementării U.I.C.

5. Lungimea utilă minimă a căilor de evitare

Lungimea utilă minimă a căilor de evitare a liniilor de transport internațional combinate este importantă pentru trenurile de transport combinate (vezi anexa nr. IV).

ANEXA Nr. IV

PARAMETRII DE EFICIENȚĂ FERROVIARĂ ȘI NORME MINIMALE APLICABILE INFRASTRUCTURILOR

A. Condiții de îndeplinit pentru a asigura eficiența serviciilor de transport internațional combinate

1. Pentru a garanta o fluență eficientă și rapidă a transporturilor, cerută de metodele moderne de fabricație și distribuție a mărfurilor, serviciile internaționale de transport combinate vor trebui să satisfacă, în principal, următoarele condiții :

a) plecări/sosiri conforme cerințelor clienței (în particular limite de întârziere pentru încălcarea și punerea la dispoziție rapidă a mărfurilor), servicii regulate ;
 b) rapiditatea transportului din poartă în poartă, o bună punctualitate, termene sigure de transport ;
 c) informații sigure și oportune asupra formalităților de transport, documentație simplă, risc de pagubă redus ;

d) capacitatea de a transporta toate tipurile de containere standardizate și toate unitățile de încărcare care pot fi transportate prin intermediul transporturilor rutiere internaționale în Europa. În acest context trebuie să se țină seama de evoluția previzibilă privind greutatea și dimensiunile unităților de încărcare.

2. Aceste condiții vor trebui să fie satisfăcute prin intermediul următoarelor :

a) o viteză de transport ridicată (măsurată din punctul de plecare până la locul de destinație, ținând cont de toate opririle), care va trebui să fie aproximativ aceeași cu cea a transportului de la cap la cap pe șosea sau chiar superioară acestei viteze ;

b) utilizarea orelor în timpul cărora destinatarii nu lucrează (de ex. transportul de noapte), pentru a le livra mărfurile dimineața devreme, așa cum doresc clienții ;

c) instalații și capacități de infrastructură adecvate și suficiente (de ex. gabarite de încărcare corespunzătoare) ;

d) trenuri directe, dacă este posibil (adică excluderea sau reducerea la minimum a transbordărilor, pe alte trenuri în parcursul de transport al mărfurilor) ;

e) măsuri de organizare destinate să amelioreze fluența traficului cu ajutorul sistemelor moderne de telecomunicații.

3. Pentru a satisface condițiile definite mai sus, trenurile și instalațiile de infrastructură trebuie să fie suficient de eficiente, adică ele trebuie să îndeplinească anumite norme minimale, care trebuie să fie respectate de către toate autoritățile care intervin într-o legătură de transport dată.

4. Parametrii de performanță și normele de mai jos au fost stabilite în particular pentru volume importante de transport internațional, adică pentru legăturile pe care există un trafic regulat de trenuri directe sau, cel puțin, de grupe de vagoane importante. Trenurile de marfă clasice vor putea, cu toate acestea, să continue să exploateze vagoane izolate sau transporturi speciale, dacă aceasta corespunde nevoilor clienței și ale companiilor de cale ferată interesate.

B. Parametrii de performanță pentru trenuri

5. Trenurile utilizate pentru transportul internațional combinat trebuie să îndeplinească următoarele norme minimale :

Norme minimale	În prezent	Obiective
Viteză minimă de calcul	100 km/h	120 km/h
Lungimea trenurilor	600 m	750 m
Greutatea trenurilor	1.200 t	1.500 t
Încărcarea pe osie (la vagoane de marfă)	20 t	20 t
		(22,5 t la o viteză de 100 km/h)

Aceste cifre trebuie atinse aproximativ până în anul 2000. Ele nu exclud normele cele mai ridicate atinse anterior, din moment ce aceste norme împiedică dezvoltarea internațională a transportului combinat.

Dacă nu este posibilă formarea de trenuri directe, trenurile trebuie să fie compuse, dacă este posibil, dintr-un număr redus de grupe de vagoane, în cadrul cărora toate unitățile vor trebui să aibă aceeași destinație. Nu trebuie să existe nici opriri tehnice în parcurs, nici controale la trecerea frontierei.

6. Materialul rulant trebuie să răspundă normelor de mai sus referitoare la viteză și la încărcarea pe osie, precum și să fie în măsură să transporte toate unitățile de încărcare, la care trebuie avute în vedere greutatea și dimensiunile.

7. Trenurile de transport combinat trebuie să fie considerate ca beneficiind de prioritate absolută. Orarele lor trebuie să fie concepute astfel încât să răspundă necesităților clienței care dorește servicii de transport fiabile și regulate.

C. Norme minimale aplicabile căilor ferate

8. Liniile de cale ferată destinate să servească transportul combinat trebuie să aibă o capacitate zilnică suficientă pentru a evita timpii de așteptare pentru trenurile de transport combinat.

Aceste trenuri nu trebuie să fie întârziate din cauza orelor nelucrătoare.

9. Pentru modernizarea liniilor de cale ferată se vor aplica parametrii de infrastructură indicați în anexa nr. III.

D. Norme minimale aplicabile stațiilor de plecare și de destinație

10. Pentru manipularea eficientă a mărfurilor în stații trebuie îndeplinite următoarele condiții :

a) timpul care se scurge, pe de o parte, între ora limită fixată pentru acceptarea mărfurilor și plecarea trenurilor și, pe de altă parte, între sosirea trenurilor și ora la care vagoanele sunt gata pentru descărcarea unităților de încărcare nu trebuie să depășească o oră, cel puțin pentru a face posibilă satisfacerea clienței prin alte mijloace în ceea ce privește ora limită de acceptare sau cea la care mărfurile sunt disponibile ;

b) perioada de așteptare pentru livrările cu vehicule rutiere sau colectarea unităților de încărcare trebuie să fie cât mai scurtă posibil (maximum 20 minute) ;

c) amplasarea stației trebuie să fie aleasă astfel încât :

— să fie ușor și rapid accesibilă pe șosea de la centrele economice ;

— în cadrul rețelei feroviare să fie bine legată de liniile de mare distanță și, pentru legăturile de transport cu traficul prin intermediul grupelor de vagoane, să existe acces ușor pentru trenurile de marfă rapide care asigură transportul combinat.

11. Normele minimale aplicabile stațiilor intermediare, stipulate mai jos, se vor aplica, de asemenea, stațiilor de plecare și de destinație.

E. Norme minimale aplicabile stațiilor intermediare

12. Opririle în parcurs, care pot fi necesare pentru trenurile care servesc transportul combinat, din motive tehnice sau operaționale, de exemplu în punctele de schimbare a grupelor de vagoane sau de schimbare a ecartamentului, vor servi, în același timp, pentru a efectua operațiuni care ar necesita, de asemenea, alte opriri (de ex. controalele la frontieră, schimbare de locomotivă). Prescripțiile pe care trebuie să le respecte infrastructura acestor posturi intermediare sunt următoarele :

— să dispună de o capacitate zilnică suficientă pe liniile afluențe, pentru a evita întârzierile trenurilor pentru transport combinat ;

— intrările și ieșirile pe linia afluentă trebuie să permită trenurilor intrarea și ieșirea fără întârziere. Capacitatea lor trebuie să fie suficientă pentru a evita întârzierile trenurilor pentru transport combinat la sosire și la plecare ;

— să dispună de o capacitate suficientă de căi pentru diversele tipuri de căi, așa cum se cere pentru operațiunile specifice de efectuat într-o stație în particular pentru căile de intrare/ieșire, căile de formare, căile de triaj și de tragere, căile de încărcare și cele de schimbare a ecartamentului.

Căile enumerate mai sus trebuie să aibă gabarite corespunzătoare celor ale liniilor de cale ferată care se vor utiliza (U.I.C. B sau U.I.C. C 1).

Lungimea liniilor trebuie să fie suficientă pentru a putea primi trenuri întregi de transport combinat.

Pentru tracțiunea electrică, căile trebuie să poată fi utilizate de către locomotive cu tracțiune electrică (în stațiile de frontieră : de către locomotive cu tracțiune electrică pentru calea ferată corespondentă).

Capacitatea de transbordare, de schimbare a grupelor de vagoane, de schimbare a ecartamentului și de control la frontiere va trebui să garanteze că opririle obligatorii vor fi cât mai scurte posibil.

a) Posturi de schimbare a grupelor de vagoane

13. Dacă este posibil, transportul combinat va trebui să fie asigurat de către trenuri directe între găurile de plecare și de sosire. Dacă acest lucru nu este viabil din punct de vedere economic din cauza unui volum scăzut de mărfuri transportate și dacă transbordarea mărfurilor care fac obiectul transportului combinat este în consecință obligatorie, acesta va trebui să se facă cel puțin prin grupe de vagoane. Opririle necesare pentru efectuarea acestor operațiuni nu trebuie să depășească 30 minute fiecare. Acest lucru trebuie să fie posibil dacă trenurile sunt formate în consecință (distanțele parcurse vor trebui să fie cât mai lungi posibil, chiar dacă aceasta implică treceri de frontiere) și dacă posturile de schimbare a grupelor de vagoane sunt echipate cu o infrastructură adecvată.

b) Puncte de trecere a frontierelor

14. Trenurile exploatate în transportul combinat trebuie să parcurgă, în măsura posibilităților, distanțe mari, incluzând treceri de frontieră, până la o stație în care este indispensabilă schimbarea grupelor de vagoane sau până la destinațiile lor finale, fără să fie necesar să se oprească pe parcursul traseului.

În măsura posibilităților, nu vor exista opriri la frontiere, sau, dacă acest lucru este inevitabil, va trebui ca opririle să fie foarte scurte (maximum 30 minute). La aceste condiții se va ajunge prin următoarele :

— neprocedând la operațiuni efectuate în mod normal la frontieră, sau, dacă acest lucru este imposibil, deplasând aceste operațiuni în alte posturi situate în interiorul țării, unde trenurile trebuie să se oprească în mod obligatoriu din motive tehnice și/sau administrative ;

— făcând cel mult o singură oprire la stațiile de frontieră comune.

c) Puncte de schimbare a ecartamentului

15. Vor trebui puse la punct metode concomitent rapide și economice pentru a răspunde necesităților acestui domeniu. La transbordarea unităților de încărcare în vagoane cu alt gabarit, prescripțiile enunțate mai sus pentru transbordările în stații se vor aplica în mod analog. Opririle în punctele de schimbare a ecartamentului trebuie să fie, de asemenea, cât mai scurte posibil. Capacitățile disponibile pentru efectuarea acestei schimbări de ecartament sau pentru această transbordare trebuie să fie suficiente pentru a garanta timpul redus de oprire.

d) Legături prin nave/porturi feribot

16. Serviciile de transport trebuie să corespundă serviciilor de transbordare propuse. Opririle în porturi pentru mărfurile care fac obiectul transportului combinat trebuie să fie cât mai scurte posibil (maximum o oră dacă este posibil). Pentru a obține acest rezultat, în afara unei infrastructuri adecvate a stației de transbordare în care se efectuează transbordarea și a navelor feribot adecvate (a se vedea mai jos paragraful 17), se vor realiza următoarele măsuri :

— aplicarea condițiilor enumerate la paragraful 14, referitoare la măsurile necesare de control la frontiere ;

— coordonarea orarelor navelor feribot cu cele ale trenurilor și obținerea rapidă de informații în scopul accelerării încărcării navelor și/sau a formării trenurilor.

17. Navele feribot utilizate pentru transportul combinat trebuie să respecte următoarele prescripții :

— Nave cu dimensiuni și de tipuri adecvate la exigențele unităților de încărcare/vagoanelor de marfă utilizate.

— Încărcarea/descărcarea rapidă a vaselor și stocarea unităților de încărcare/vagoanelor conform cu prescripțiile corespunzătoare transportului ulterior pe calea ferată (separarea transportului combinat de cel de călători și/sau de transporturile rutiere, acolo unde este cazul).

— Dacă unitățile de încărcare rămân pe vagoane în timpul traversării, navele feribot trebuie să permită accesul ușor, iar operațiunile de triere care necesită un timp mai îndelungat nu sunt necesare.

Gabaritul, masa pe osie etc. trebuie să fie conforme cu parametrii liniei, enumerați în anexa nr. III.

— Dacă transbordarea unităților de încărcare trebuie să se efectueze fără vagoanele respective, eventualul transport de efectuat pe șosea între portul pentru feribot și stația feroviară trebuie să fie caracterizat prin distanțe scurte și prin bune legături rutiere.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

D E C R E T

cu privire la promulgarea Legii pentru ratificarea Acordului european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991

În temeiul art. 77 alin. (1) din Constituția României, promulgăm Legea pentru ratificarea Acordului european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991, și dispunem publicarea ei în Monitorul Oficial al României.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
ION ILIESCU

București, 4 martie 1993.
Nr. 29.

HOTĂRĂRI ALE SENATULUI

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENATUL

H O T Ă R Ă R E

pentru modificarea Hotărârii Senatului nr. 41/1992 privind aprobarea componenței nominale a comisiilor permanente ale Senatului

Senatul adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — Hotărârea Senatului nr. 41/1992 privind aprobarea componenței nominale a comisiilor permanente ale Senatului se modifică după cum urmează :

— Se modifică componența Comisiei pentru privatizare (anexa nr. II), prin înlocuirea domnului senator Florin Buruiană, Grupul parlamentar al Partidului Național Țărănesc Creștin Democrat, cu domnul senator Andrei Potcoavă, Grupul parlamentar de orientare civic-liberală.

PREȘEDINTELE SENATULUI
prof. univ. OLIVIU GHERMAN

București, 8 martie 1993.
Nr. 11.

HOTĂRÂRI ALE CAMEREI DEPUTAȚILOR**PARLAMENTUL ROMÂNIEI****CAMERA DEPUTAȚILOR****H O T Ă R Ă R E**

**pentru prelungirea termenului stabilit de art. 1 alin. 2
din Hotărârea Camerei Deputaților nr. 69/1992
privind încuviințarea Comisiei pentru industrii
și servicii de a porni o anchetă**

Camera Deputaților adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — Termenul stabilit de art. 1 alin. 2 din Hotărârea Camerei Deputaților nr. 69/1992 privind încuviințarea Comisiei pentru industrii și servicii de a porni o anchetă se prelungește până la 30 mai 1993.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

ADRIAN NĂSTASE

București, 15 martie 1993.

Nr. 28.

PARLAMENTUL ROMÂNIEI**CAMERA DEPUTAȚILOR****H O T Ă R Ă R E****privind demisia unui deputat**

In temeiul art. 67 alin. (2) și al art. 68 alin. (2) din Constituția României, precum și al art. 166 din Regulamentul Camerei Deputaților,

Camera Deputaților hotărăște:

Articol unic. — Camera Deputaților ia act de cererea de demisie prezentată de domnul Marin Diaconescu, deputat ales în Circumscripția electorală nr. 29 Olt, aparținând Grupului parlamentar al Frontului Democrat al Salvării Naționale, și declară vacant locul de deputat deținut de acesta.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

ADRIAN NĂSTASE

București, 15 martie 1993.

Nr. 29.

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE**CURTEA CONSTITUȚIONALĂ****D E C I Z I A Nr. 4*)****din 10 februarie 1993**

Președinte Ion P. Filipescu
Judecător Ioan Muraru
Judecător Viorel Mihai Ciobanu
Magistrat-asistent Gabriela Dragomirescu

Completul de judecată, convocat potrivit prevederilor art. 24 alin. (2) din Legea nr. 47/1992, constată că prin cererea înregistrată la Tribunalul Județean Bacău, Sec-

ția contencios administrativ, formând obiectul dosarului nr. 38/C/1992, Societatea de Pescuit Sportiv „Mreana“, județul Bacău, a solicitat, în temeiul Legii contenciosului administrativ nr. 29/1990, anularea precizării din adresa nr. 7743/1992 a Inspectoratului de Poliție al Județului Bacău, prin care se condiționează, astfel cum pretinde art. 16 alin. 1 din Legea nr. 12/1974 privind

*) Decizia este definitivă.

piscicultura și pescuitul, dreptul membrilor societății de a practica pescuitul sportiv de calitate de membri ai Asociației Generale a Vânătorilor și Pescarilor Sportivi din România și de posedarea unui permis eliberat de aceasta. În motivarea cererii, reclamanta susține că prevederea înscrisă în art. 16 alin. 1 din Legea nr. 12/1974 a devenit, după adoptarea Constituției din 1991, discriminatorie și neconstituțională, deoarece este de natură a bloca dreptul de liberă asociere în vederea practicării pescuitului sportiv și se neagă ideea de pluralism, încălcându-se astfel unul din drepturile fundamentale ale omului, și anume acela prevăzut de art. 37 din Constituție, care se referă la dreptul de asociere.

Atât prin cererea de chemare în judecată, cât și la termenul din 6 ianuarie 1993, reclamanta a solicitat trimiterea dosarului la Curtea Constituțională, în vederea soluționării excepției de neconstituționalitate.

Inspectoratul de Poliție al Județului Bacău, deși legal citat la termenele din 18 decembrie 1992 și 6 ianuarie 1993, nu s-a prezentat în instanță, astfel că nu și-a exprimat punctul de vedere în legătură cu excepția de neconstituționalitate.

Tribunalul Județean Bacău, conformându-se dispozițiilor art. 23 alin. (5) din Legea nr. 47/1992, și-a exprimat opinia în legătură cu excepția de neconstituționalitate a art. 16 din Legea nr. 12/1974, arătând că „după adoptarea Constituției României din 21 noiembrie 1991, această prevedere legală a devenit neconstituțională, blocând dreptul de liberă asociere în vederea practicării pescuitului sportiv, încălcându-se astfel și prevederile art. 37 alin. (1) din Constituție”.

Fiind sesizată prin încheierea Tribunalului Județean Bacău din 6 ianuarie 1993,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

luând act de susținerea reclamantei și de poziția instanței de judecată, având în vedere dispozițiile art. 37 alin. (1), art. 49 și art. 150 alin. (1) din Constituție, ale art. 16 alin. 1 din Legea nr. 12/1974, precum și prevederile Legii nr. 47/1992, reține următoarele :

Intr-adevăr, art. 16 alin. 1 din Legea nr. 12/1974 pretinde calitatea de membru al Asociației Generale a Vânătorilor și Pescarilor Sportivi și permis eliberat de aceasta pentru ca o persoană să practice pescuitul sportiv în bazinele și zonele piscicole pe care asociația le are în folosință. Pe de altă parte, art. 37 alin. (1) din Constituție consacră dreptul de asociere, ce cuprinde posibilitatea cetățenilor de a se asocia, în mod liber, nu numai în partide politice și sindicate, ci și în alte tipuri de organizații, ligi și uniuni, cu scopul de a participa la viața politică, științifică, socială, culturală, sportivă sau de a-și realiza o serie de interese legitime comune. Acest drept fundamental, ca și celelalte drepturi și libertăți, poate fi restrâns numai în condițiile art. 49 alin. (1) din Constituție, adică „numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru : apărarea

siguranței naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor ; desfășurarea instrucției penale ; prevenirea consecințelor unei calamități naturale ori ale unui sinistru deosebit de grav”. Și în orice caz, potrivit alin. (2) al art. 49 din Constituție : „Restrângerea trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o și nu poate atinge existența dreptului sau a libertății”.

Deoarece Legea nr. 12/1974 este anterioară Constituției, examinarea constituționalității prevederilor art. 16 alin. (1) din această lege trebuie făcută ținând seama și de dispozițiile art. 150 alin. (1) din Constituție, potrivit cărora „legile și toate celelalte acte normative rămân în vigoare, în măsura în care ele nu contravin prezentei Constituții”.

Rezultă că, dacă aprecierea este în sensul că art. 16 alin. 1 din Legea nr. 12/1974 nu contravine art. 37 alin. (1) din Constituție, prevederile sale rămân în vigoare, iar dacă se apreciază că sunt în contradicție cu actualele dispoziții constituționale, singura consecință posibilă este constatarea abrogării totale sau parțiale a textului.

Fiind vorba însă de aplicarea unei legi anterioare Constituției la raporturi juridice stabilite după intrarea în vigoare a acesteia, obligația de a stabili dacă o prevedere legală contravine sau nu Constituției și, în consecință, dacă este abrogată total ori parțial sau este în vigoare revine organului care aplică legea, adică instanței de judecată. Curtea Constituțională urmează să decidă asupra unei asemenea probleme numai, în mod excepțional, dacă instanța, nerespectând o obligație legală, nu s-a pronunțat ori dacă a hotărât că legea anterioară Constituției este în vigoare și se invocă excepția de neconstituționalitate, precum și atunci când instanța apreciază că un act normativ este neconstituțional, deși nu este vorba de aplicarea unei legi anterioare Constituției la raporturi juridice stabilite după intrarea în vigoare a acesteia, ci de efectele aplicării unei legi anterioare Constituției, respectiv raporturi juridice stabilite anterior intrării în vigoare a Constituției.

Față de împrejurarea că Tribunalul Județean Bacău, prin încheierea din 6 ianuarie 1993, și-a exprimat în mod expres și neechivoc opinia în sensul că prevederea cuprinsă în art. 16 alin. 1 din Legea nr. 12/1974 este neconstituțională, înseamnă că a considerat-o abrogată, singura consecință posibilă în cazul contrarietății dintre o prevedere legală anterioară Constituției și normele acesteia. În aceste condiții, instanța trebuie să constate că sunt aplicabile dispozițiile art. 150 alin. (1) din Constituție și să deducă consecințele ce se impun, iar nu să sesizeze Curtea Constituțională, care nu se poate substitui instanței în stabilirea legii aplicabile litigiului.

În consecință, în mod „vădit nefondat”, în sensul art. 24 alin. (2) din Legea nr. 47/1992, instanța de judecată a sesizat Curtea Constituțională și excepția urmează să fie respinsă ca atare. Reclamanta nu poate justifica un interes legitim pentru susținerea excep-

ției în fața Curții Constituționale, deoarece, față de poziția exprimată, instanța este obligată să deducă, în vederea stabilirii legii aplicabile, consecințele ce decurg din dispozițiile art. 150 alin. (1) din Constituție.

Pentru considerentele expuse, în temeiul art. 144 lit. c) și art. 150 alin. (1) din Constituție, al art. 13 lit. A/c), art. 24 alin. (2) și al art. 25 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, Curtea Constituțională, în unanimitate,

În numele legii,

DECIDE :

Respinge ca vădit nefondată excepția de neconstituționalitate formulată de Societatea de Pescuit Sportiv „Mreana“, cu sediul în Bacău, str. Aviatori, bl. 24, sc. A, ap. 1, județul Bacău, în cauza ce formează obiectul dosarului nr. 38/C/1992 aflat pe rolul Tribunalului Județean Bacău, Secția contencios administrativ.

Cu recurs în termen de 10 zile de la comunicare.

Pronunțată la 10 februarie 1993.

PREȘEDINTE,

prof. dr. doc. Ion P. Filipescu

Magistrat-asistent,

Gabriela Dragomirescu

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

H O T Ă R Ă R E

**pentru prelungirea valabilității Memorandumului de înțelegere
dintre Guvernul României și Guvernul Canadei
cu privire la exportul unor țesături și produse textile
din România, pentru import în Canada**

Guvernul României hotărăște :

Art. 1. — Se aprobă prelungirea Memorandumului de înțelegere dintre Guvernul României și Guvernul Canadei cu privire la exportul unor țesături și produse textile din România, pentru import în Canada, până la 31 decembrie 1993.

Art. 2. — Pe perioada prelungirii, anexele nr. I și II din memorandum vor fi înlocuite cu anexele nr. I și II la prezenta hotărâre.

Art. 3. — Această prelungire nu va putea împiedica nici o modificare ce va putea fi cerută ca urmare a convenirii între timp, în cadrul Rundei Uruguay — GATT, a unor prevederi noi, aplicabile comerțului internațional cu textile.

PRIM-MINISTRU

NICOLAE VĂCĂROIU

Contrasemnează :

p. Ministrul comerțului,

Liviu Păunescu,
secretar de stat

Ministrul industriilor,

Dumitru Popescu

Ministru de stat,
ministrul afacerilor externe,

Teodor Viorel Meleşcanu

București, 2 martie 1993.

Nr. 92.

**NIVELURI DE ACCES
ROMÂNIA**

Categoria	Descrierea categoriei	Nivel de limitare — 1993 — — buc. —	Ritm anual de creștere	Transfer între categori	Report/ avans (%)	Flexibili- tate combinată %	Factor de conversie
A.	B	C	D	E	F	E+F	H
Grupa I							
1.2.	Jachete din lână	336.217	6%	5%	10 (5)	12	2,6
1.2.	Jachete, altele decât din lână	504.327	6%	5%	10 (5)	12	2,6
1.1.	Paltoane	514.412	6%	5%	10 (5)	12	4,0
1.3.	Impermeabile din care :						
	— paltoane	336.217	6%	5%	10 (5)	12	4,0
2.0.	Îmbrăcăminte de iarnă						
3.1.	Costume pentru bărbați și băieți	147.410	4%	6%	10 (5)	12	3,2
3.2.	Sacouri și blazere pentru bărbați și băieți din care :						
3.1.	Costume pentru bărbați și băieți	103.123	4%	6%	10 (5)	12	3,2
3.3.	Sacouri și blazere pentru bărbați și băieți						
3.2.	Seturi pentru bărbați, băieți și copii	1.106.536	5%	6%	10 (5)	12	3,5
4.0.	Îmbrăcăminte de ocazie pentru femei						
5.1.	Pantaloni pentru bărbați și băieți						
5.2.	Pantaloni pentru femei și fete	689.491	6%	6%	10 (5)	12	1,6
5.3.	Pantaloni pentru copii din care :						
	— pantaloni din lână pentru bărbați și băieți	150.364	6%	6%	10 (5)	12	1,6
5.4.	Salopete	178.195	6%	5%	10 (5)	12	1,8
5.5.	Șorturi						
6.0.	Cămăși cu guler croit pentru bărbați, băieți și copii	622.926	4%	6%	10 (5)	12	1,7
7.0.	Bluze, cămăși și articole similare țesute	915.177	6%	5%	10 (5)	12	1,6
8.1.	Bluze, cămăși și articole similare trico- tate						
8.2.	Tricouri						
8.3.	Maiouri	689.245	6%	5%	10 (5)	12	1,6
11.0.	Pulovere	1.701.849	3%	6%	10 (5)	12	1,1
14.6.	Îmbrăcăminte pentru copii, îmbrăcăminte de dormit	150.551	6%	6%	10 (5)	12	0,7
Grupa a II-a							
31.1.	Țesături din lână	167.167 mp	3%	—	10 (5)	—	—
41.1.	Cearșafuri	893.398	5%	6%	10 (5)	12	5,2
41.2.	Fețe de pernă	606.234	5%	6%	10 (5)	12	1,2

NOTĂ :

Nu se pot face transferuri între produsele din grupa I și produsele din grupa a II-a.

P R E A M B U L

1. Dacă nu este menționat altfel, prin *gen* se înțelege îmbrăcămintea pentru bărbați (B), băieți (b) (măsura 8—18), femei (F), fete (f) (măsura 7—16), copii (c) (măsura 2—6 X) și nou-născuți cu o lungime nedepășind 86 cm (măsurile 0—24 luni).

2. Dacă nu este menționat altfel, se permit compensări de la îmbrăcămintea pentru adulți la cea pentru copii și nou-născuți în proporție de 3 la 5.

3. Un articol textil parțial confecționat va fi considerat articol nefinisat sau incomplet (inclusiv țesături tăiate sau formate pentru a face astfel de articole), cu condiția ca, așa cum s-a menționat, articolul incomplet sau nefinisat să aibă caracteristicile esențiale ale articolului complet sau finisat. Va fi considerat la fel articolul prezentat neasamblat sau dezasamblat.

4. Îmbrăcămintea la care nu se preconizează genul, inclusiv cea pentru ambele sexe, este socotită ca fiind pentru femei.

5. Dacă nu este altfel indicat, produsele supuse restricțiilor acestui aranjament din grupa I și din grupa a II-a sunt acelea care au ca greutate predominantă lâna, bumbacul sau fibrele sintetice.

CATEGORII DE ÎMBRĂCĂMINTE

Categoria	Subcategoria	Denumirea pe scurt	Categoria	Subcategoria	Denumirea pe scurt
Grupa I					
1	—	Paltoane, jachete și impermeabile		7.3.	Cămăși și bluze țesute pentru copii (c)
	1.1.	Paltoane		8.1.	Cămăși, bluze și alte articole similare tricotate
	1.2.	Jachete		8.2.	Tricouri
	1.3.	Impermeabile	10	8.3.	Maiouri
2	—	Îmbrăcăminte de iarnă		10.1.	Pijamale și halate de baie
	2.1.	Îmbrăcăminte de iarnă (B ; b ; F ; f) pentru bărbați, băieți, femei și fete		10.2.	Pijamale (B ; b ; F ; f)
	2.2.	Îmbrăcăminte de iarnă pentru copii (c)	11	10.3.	Halate de baie (B ; b ; F ; f)
3	—	Îmbrăcăminte bărbătească, fină și pentru ocazii		11.1.	Pijamale și halate de baie pentru copii (c)
	3.1.	Costume fine		11.2.	Pulovere
	3.2.	Subansambluri		11.3.	Pulovere bărbați și băieți (B ; b)
	3.3.	Jachete și sacouri	14	11.3.	Pulovere femei și fete (F ; f)
4	—	Îmbrăcăminte de damă, fină și pentru ocazii		11.3.	Pulovere pentru copii (c)
	4.1.	Costume și subansambluri		14.1.	Îmbrăcăminte pentru nou-născuți
	4.2.	Jachete și sacouri		14.1.	Paltoane, jachete și impermeabile
	4.3.	Rochii		14.2.	Pantaloni, salopete și pantaloni scurți
	4.4.	Fuste		14.3.	Cămăși, bluze și articole similare
5	—	Pantaloni lungi și scurți		14.4.	Tricouri și maiouri
	5.1.	Pantaloni bărbătești și pentru băieți (B ; b)		14.5.	Rochii și fuste
	5.2.	Pantaloni damă și fete (F ; f)		14.6.	Pijamale
	5.3.	Pantaloni pentru copii (c)		14.7.	Lenjerie de corp
	5.4.	Salopete și combinezoane		14.8.	Pulovere
	5.5.	Pantaloni scurți		14.9.	Altele
6	—	Cămăși cu guler croit		Grupa a II-a	
7	—	Cămăși, bluze și alte articole similare țesute	31		Țesături din lână și lână amestec
	7.1.	Cămăși bărbați și băieți, țesute (B ; b)	41		Cearșafuri și fețe de pernă
	7.2.	Bluze femei și fete, țesute (F ; f)		41.1.	Cearșafuri
				41.2.	Fețe pernă

ÎN ATENȚIA CITITORILOR!

Prin Hotărârea Guvernului nr. 358/1991, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 137 din 1 iulie 1991, a fost înființată Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, sub autoritatea Camerei Deputaților, care are dreptul, conform prevederilor hotărârii menționate, la prima publicare a tuturor actelor normative.

Pentru a cunoaște legislația ce a fost adoptată după Revoluția din Decembrie 1989, pentru a fi informați cu privire la dezbaterile parlamentare, pentru a putea contacta partenerul de afaceri pe care îl doriți, pentru efectuarea formalităților de publicitate prevăzute de lege (citații, concursuri, pierderi de acte, schimbări de nume, anunțuri ale agenților economici, cereri de dobândire sau de renunțare la cetățenia română etc.), Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, prin Serviciul relații cu publicul și agenți economici, București, invită societățile comerciale, întreprinzătorii particulari din țară și din străinătate, precum și pe toți cei interesați, să se adreseze în acest scop zilnic între orele 8,00—13,00 la telefon 6.11.77.02 sau direct la sediul acestuia din str. Blanduziei nr. 1, sector 2.

Aducem, pe această cale, la cunoștință că, începând cu data de 1 ianuarie 1993, prețurile practicate de regie pentru publicațiile sale, la care puteți face abonamente la oficiile poștale, sunt următoarele :

	<u>lei/trimestru</u>
● MONITORUL OFICIAL, Partea I, română	2.625
● MONITORUL OFICIAL, Partea I, maghiară (ROMÂNIA HIVATALOS KÖZLÖNYE)	2.625
● MONITORUL OFICIAL, Partea a II-a	14.400
● MONITORUL OFICIAL, Partea a III-a	1.200
● MONITORUL OFICIAL, Partea a IV-a	8.000
● COLECȚIA DE LEGI ȘI DECRETE	1.200
● COLECȚIA DE HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ȘI ALTE ACTE NORMATIVE	2.000

Tarifele aplicate pentru publicațiile prevăzute de lege a fi inserate în „Monitorul Oficial”, de la data de 1 ianuarie 1993, sunt următoarele :

		<u>lei</u>
1. MONITORUL OFICIAL, Partea a III-a		
— pierderi de acte, de sigilii, schimbări de nume, citații emise de instanțele judecătorești și notariatele de stat	per anuț	1.000
— acte procedurale ale instanțelor judecătorești a căror publicare este prevăzută de lege	per anuț	1.400
— extras-cerere pentru dobândirea sau renunțarea la cetățenia română	per anuț	2.400
— anunț pentru licitație în vederea acordării unei concesiuni aprobate de Guvern	per anuț	1.800
— concursuri de ocupare de posturi didactice în învățământul superior	per cuvânt	20
2. MONITORUL OFICIAL, Partea a IV-a		
— publicarea sentinței judecătorești privind înființarea societăților comerciale	per anuț	11.000
— bilanțuri și conturi de profit și pierderi :		
— pentru agenții economici care au funcționat în anii 1991 și 1992	per anuț	8.000
— pentru agenții economici care au funcționat numai în anul 1992	per anuț	7.000
— publicații cu prezentare tabelară	per rând coloană	300
— alte publicații ale agenților economici, sub formă de text, a căror publicare este prevăzută de lege	per cuvânt	20

Plata publicațiilor cuprinse în Partea a III-a și Partea a IV-a se va face prin mandat poștal pe adresa : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, calea 13 Septembrie — Casa Republicii, sector 5, București, cont de decontare 30.98.12.301 B.C.R.—S.M.B. sau cu dispoziție de plată.

EDITOR : PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, București, calea 13 Septembrie — Casa Republicii, sector 5, cont 30.98.12.301 B.C.R. — S.M.B.
Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenți economici, București, str. Blanduziei nr. 1, sector 2, telefon 6.11.77.02.
Tiparul : Tipografia „Monitorul Oficial”, București, str. Jiului nr. 163, sector 1, telefon 6.68.55.58.
