

revista economică

SUPLIMENT

nr. 38

19 septembrie 1975

1

CENTRALA INDUSTRIEI LINII
POSTĂVARIA ROMÂNĂ
BUCUREȘTI
Șos. Pantelimon 300
Telefon : 35 38 60

2

INTREPRINDEREA DE
TRANSPORTURI AUTO TIMIȘ
Str. Mauriciu Encsel, nr. 2
Timișoara

3

INTREPRINDEREA DE
PROSPECTIUNI GEOLOGICE ȘI
GEOFIZICE PENTRU
HIDROCARBURI — BUCUREȘTI
Str. Coralilor, nr. 20
Telefon 67 40 95

METALE PRODUSE DIN METAL



- Bare aluminiu 40 kg 36
- Bandă laminată cupru 60×10 kg 55
- Bandă alamă 0,18 mm kg 23,50
- Bare aluminiu Ø 50 kg 94,50
- Bare aluminiu Ø 30 kg 42,50
- Bare cupru 28 kg 60
- Bare aluminiu 35 kg 17,29
- Cuile cap conic kg 188
- Profile aluminiu kg 2
- Profile tip C kg 35,20
- Sirmă sudură 4 kg 213
- Sirmă sudură 3,15 kg 90
- Sirmă zincată 3,55 kg 582
- Sirmă zincată 3,55 kg 1 142
- Sirmă oțel arc 3,5 kg 36,50
- Tablă plumb 2 kg 88
- Tablă plumb 4 kg 215

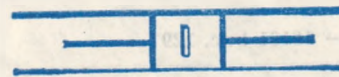
CONSTRUCȚII • INSTALAȚII ELECTRICE



- Abajoare sticlă buc. 27
- Bec control buc. 100
- Bec 230/25 E 14 buc. 150
- Balast 20 W buc. 60
- Balast 65 W buc. 10
- Bobină Dittu 380 V 250 A buc. 20
- Bobină Dittu 24 V 25 A buc. 78
- Conductor Be J Ø 2 m 2 200
- Comutator stea triunghi 40 A buc. 2
- Comutator stea triunghi buc. 2
- Conductor AFF 077 2×4 m 184
- Conductor FY 10 m 1000
- Întrerupător cumpănă PT buc. 20
- Întrerupător cu pirghie 111 100 A buc. 15
- Prize bipolare 11 PT buc. 40
- Patroane 100 A buc. 185
- Preșpan 0,25 kg 60
- Releu BRT 16—25 A buc. 10

- RTPC 1 buc. 4
- Siguranțe fuzibile buc. 90
- Soclu siguranță LS 60 A buc. 19
- Sonerii alarmă buc. 13
- Furnir nuc mp 150
- Plăci marmură mp 120
- Trăgător WC buc. 75
- Baterie încălzitoare buc. 26
- Balamale buc. 50
- Balamale buc. 120
- Balamale buc. 170
- Carton ondulat kg 80
- Cremoane buc. 150
- Cremoane îngropate buc. 160
- Cremoane buc. 150
- Cremoane aplicate buc. 150
- Radiatoare 472/6 buc. 4

CHIMICE • LEMN • HIRTIE



- Diadavin WTS kg 525
- Levegal HTN kg 272
- Perapret kg 136
- Elfugar V kg 100
- Enrimol FW kg 100

- Siligen E kg 136
- Salveratol TR kg 250
- Casurit PW kg 340
- Casurit RI kg 145
- Carier GR kg 125
- Limpigen NED kg 251
- Casurit S kg 115
- Aldetal N kg 8 000
- Prolacol kg 900
- Alcool gras 35% kg 10000
- Tub plastic flexibil 5,6×2,9 m 500
- Ață bbc. 85/3 gri batire 3200

PIESE DE SCHIMB RULMENȚI



ANVELOPE

- 615—13 gar. 4
- 750—20 gar. 17
- 670—15 gar. 16
- 825—20 gar. 2

CURELE TRAPEZIODALE

- 1000×13×8 buc. 5
- 1120×13×8 buc. 19
- 1180×13×8 buc. 50

- 1250×13×8 buc. 35
- 1400×13×8 buc. 10
- 2120×13×8 buc. 20
- 1700×17×11 buc. 70
- 1700×17×11 buc. 150
- 2800×17×11 buc. 20
- 1700×22×14 buc. 20
- 2240×17×11 buc. 40
- 2500×16×25 buc. 24

RELMENTI SERIA :

- R 9 buc. 20
- 8207/51207 buc. 5
- 8346 buc. 2
- 8215 buc. 2
- 51108 buc. 5
- 8116/51116 buc. 3
- 8118—51118 buc. 4
- 1607 buc. 1
- 1612 buc. 1
- 30210 buc. 3
- 7214 buc. 5
- 30309 buc. 13
- 30309 buc. 7
- 30312 buc. 8
- 7615 buc. 5
- 7515—32215 buc. 1
- 7905 buc. 2
- 7606—32306 buc. 4
- 32307—7607 buc. 3
- 6020 buc. 2
- 6210 buc. 52
- 6211—211 buc. 4
- 6212 buc. 8
- 6213—30213 buc. 5
- 6207 — K buc. 58
- 6209 buc. 4
- 1207 — K buc. 50
- 11207 buc. 21
- 1212 K buc. 24
- 1212 buc. 4
- 1213 K buc. 4
- 1215 buc. 1
- 1216 buc. 6

- 1217 buc. 8
- 32308 buc. 24
- NU 308 buc. 20
- NU 308—32308 buc. 9
- 308—12308 buc. 1
- NF 308 buc. 8
- NU 310 buc. 50
- 32310 buc. 15
- 6303—303 buc. 48
- 6308 buc. 100
- 6310 buc. 51
- 6407 buc. 10
- 1302 buc. 6
- 1305 K buc. 7
- 1311 buc. 17
- 1312 buc. 2
- 2205—12205 buc. 2
- 2210 K buc. 4
- 2209 K buc. 13
- NY 2210 buc. 2
- 2211 buc. 4
- 2212 K — 11511 buc. 3
- 2213 buc. 1
- 2215 buc. 6
- 13304 buc. 10
- NA 4911 buc. 20
- 2314—32314 buc. 2
- 3517 buc. 40
- 3020 K buc. 2
- 22224 buc. 16
- 22215 K buc. 4
- 22315 buc. 6
- 126905 buc. 5
- 676701 buc. 3
- 64784 buc. 3
- 16101 buc. 129
- 16003 buc. 9
- 20703 buc. 2
- 790601 buc. 1
- Bucse H 212 buc. 13
- Bucse H 206 buc. 12

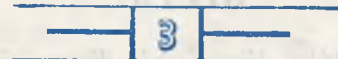
2

PIESE AUTO

- Cuzineți palier R. 6. buc. 98
- Colector evacuare dr.-stg. 7 BAI buc. 3
- Ciupercă apărătoare buc. 74
- Culbutori supapă buc. 1000
- Segmenți motor R. 1 set 100
- Segmenți motor R. 2. set 150
- Segmenți motor R. 3. set 200
- Bolț piston motor R. 1. buc. 14
- Bolț piston motor R. 2. buc. 32
- Cuzineți bielă motor R. 6 set 40
- Piston motor R. 2. buc. 293
- Bucse bielă motor buc. 23
- Fulie arbore cotit buc. 20
- Bușon rezervor benzină 131 buc. 48
- Bușon rezervor benzină 113 buc. 200
- Corp pompă benzină buc. 10
- Capac pompă benzină buc. 10
- Șurub reglaj relanti buc. 11
- Jigler relanti buc. 300
- Ansamblu de emulsionare buc. 30
- Element filtru aer carburator buc. 20
- Tițe cu membrană servomec. carburator buc. 20
- Placă termoizolatoare buc. 2
- Pompă ulei SR 131 buc. 3
- Rotor pompă apă buc. 67
- Ventilator TV 2 buc. 100
- Pirghie debraiere 131 buc. 70
- Disc ambreaj 131 buc. 80
- Buluc disc ambreaj buc. 2
- Garnituri inelare, centrale ambreaj buc. 659
- Supapă pompă centrală buc. 52
- Capac sp. simplu 132 buc. 1
- Arbore intermediar 113. buc. 90
- Pinion arbore intermed. vit. III buc. 30
- idem vit. IV buc. 14
- idem angrenare permanentă buc. 30
- Bucse pinion mers inapoi buc. 100
- Pinion angrenare permanentă buc. 6
- Pinion acționare punte față 132 buc. 1
- idem față arbore intermediar 132 buc. 3
- Manșon cuplare punte față SR-114 buc. 7
- Furcă cuplare arbore secund. buc. 1
- Bucșă pompă ulei basculare buc. 59
- Pinion baladior buc. 2
- Transmisie cardan SR-113 din 3 buc. buc. 6
- idem 113 tip nou buc. 14
- idem TV-7 buc. 4
- Arbore cardan simplu TV-71 buc. 4
- idem față 113. N-113. L buc. 2
- idem SR-113. Sp. buc. 1
- Flanșe furcă cardan buc. 39
- Furcă glisantă cardan TV-2 buc. 20
- Arbore cardan scurt buc. 1
- Manșon canelat SR-113. buc. 3
- Șalbă pinion satelliți SR-131 buc. 83

- Casetă sateliți SR-131 buc. 1
- Grup conic SR-114 buc. 10
- Semicasetă sateliți 113 N buc. 1
- Ax sateliți 7 BAI buc. 31
- Diferențial asamblat 7 BAI buc. 3
- Semicasetă sateliți dr. TV-2 buc. 6
- Ax cu pinion reductor TV-71 buc. 13
- Pinion reductor TV-71 buc. 9
- Coroană reductor TV-71 buc. 5
- Semicasetă sateliți stg. TV-2 buc. 4
- Pirghii comandă mecanism blocare buc. 16
- Capac inferior carcasă articol. 132 buc. 4
- Arbore planetar carcasă 132 buc. 2
- Bară transversală dir. ans. buc. 1
- Cap bară transversală stg. SR-132. buc. 11
- Bară dir. transversală simplă buc. 3
- Pastile cap bară SR-114 buc. 248
- Arbore planetar SR-131 buc. 17
- Rondelă siguranță buc. 1
- Cap bară transversală SR-114 dr. buc. 3
- Pirghie fuzetă dr. 131 buc. 2
- Punte față simplă 113. L buc. 1
- Pirghie superioară fuzetă buc. 22
- Punte față simplă 7 BAI buc. 1
- Bară direcție transversală 7 BAI buc. 4
- Suport rabatabil roată buc. 2
- Butuc roată spate TV-2 buc. 5
- Tambur roți spate 131 buc. 2
- idem 7. BAI buc. 5

- Garnituri cilindru frină sp. 131 buc. 2656
- Camă frină spate stg. dr. 7 BAI buc. 10
- Resort frină sp. 7. BAI buc. 24
- Resort frină sp. scurt. 113. buc. 250
- Bucșă pinion 7 BAI buc. 42
- Butuc roată față SR-131 buc. 8
- idem 114. buc. 3
- Cilindru frină față 114. buc. 5
- idem 114. buc. 3
- Resort inferior saboți față scurt. buc. 600
- Saboți frină față TVR. buc. 21
- Disc frină dreapta buc. 2
- Casetă direcție simplă buc. 4
- Capac lateral casetă direcție buc. 1
- idem inferior casetă direcție buc. 4
- Arbore volan direcție cu melc. buc. 1
- Cruce cu rulment buc. 13
- Mecanism direcție tip nou buc. 9
- Levier de direcție 7 BAI buc. 3
- Ax levier direcție cu melc buc. 6
- Ax intermediar buc. 1
- Suport casetă direcție TV-2 buc. 3
- Pirghie comandă direcție buc. 2
- Axul levierului buc. 5+2
- Coloană volan buc. 1



RULMENȚI :

- 1307 1307 buc. 20
- 1308 1308 buc. 36

- 1311 1311 buc. 75
- 1314 1314 buc. 2
- 1512 2212 buc. 5
- 1608 2308 buc. 5
- 1610 2310 buc. 2
- 1613 2313 buc. 27
- 1616 2316 buc. 1
- 1622 2322 buc. 2
- 11211 1212 K buc. 12
- 11304 1305 K buc. 9
- 6011 E 11 buc. 3
- 2206 N 206 buc. 10
- 2226 N 226 buc. 7
- 2313 N 313 buc. 10
- 12307 NF 307 buc. 80
- 32208 NU 208 buc. 20
- 32209 NU 209 buc. 1
- 32216 NU 216 buc. 3
- 32222 NU 222 buc. 8
- 32307 NU 307 buc. 10
- 32310 NU 310 buc. 5
- 32313 NU 313 buc. 5
- 32316 NU 316 buc. 2
- 32605 NU 2305 buc. 2
- 32612 NU 2312 buc. 13
- 42210 NJ 210 buc. 16
- 42213 NJ 213 buc. 20
- 42222 NJ 222 buc. 3
- 42307 NJ 307 buc. 20
- 42312 NJ 312 buc. 80
- 42314 NJ 314 buc. 15
- 42407 NJ 407 buc. 10
- 42408 NJ 408 buc. 1
- 62520 NH 2220 buc. 2
- 92212 NUP 212 buc. 1
- 92244 NUP 244 buc. 1
- 92407 NUP 407 buc. 25
- 92605 NUP 2305 buc. 30
- 292206 RNU 206 buc. 2
- 3182120 NN 3020 K buc. 9
- 3306 21306 buc. 3
- 3516 22216 buc. 15
- 3517 22217 buc. 24
- 3520 22220 buc. 8

- 3522 22222 buc. 9
- 3608 22308 buc. 15
- 3609 22309 buc. 50
- 3610 22310 buc. 3
- 3614 22314 buc. 5
- 3615 22315 buc. 10
- 3618 22318 buc. 10
- 36202—46202 7202 buc. 10
- 36209—46209 7209 buc. 11
- 36210—46210 7210 buc. 25
- 36217—46217 7217 buc. 1
- 7204 30204 buc. 4
- 7205 30205 buc. 2
- 7206 30206 buc. 5
- 7216 30216 buc. 5
- 7217 30217 buc. 35
- 7218 30218 buc. 45
- 7219 30219 buc. 10
- 7224 30224 buc. 5
- 7230 30230 buc. 10
- 7307 30307 buc. 50
- 7308 30308 buc. 65
- 7310 30310 buc. 2
- 7311 30311 buc. 25
- 7312 30312 buc. 10
- 7507 32207 buc. 10
- 7508 32208 buc. 2
- 7509 32209 buc. 20
- 7510 32210 buc. 20
- 7511 32211 buc. 10
- 7514 32214 buc. 10
- 7515 32215 buc. 40
- 7516 32216 buc. 30
- 7518 32218 buc. 15
- 7521 32221 buc. 2
- 7526 32226 buc. 1
- 7606 32306 buc. 80
- 7607 32307 buc. 40
- 7608 32308 buc. 50
- 7609 32309 buc. 60
- 7610 32310 buc. 100
- 7611 32311 buc. 40
- 7612 32312 buc. 15

— 7613 32313 buc. 65
— 7616 32316 buc. 30
— 27309 31309 buc. 10
— 27310 31310 buc. 25
— 8100 51.100 buc. 10
— 8101 51101 buc. 10
— 8102 51102 buc. 2
— 8103 51103 buc. 4
— 8104 51104 buc. 3
— 8116 51116 buc. 60
— 8118 51118 buc. 100
— 8205 51205 buc. 20
— 8207 51207 buc. 5
— 8209 51209 buc. 25
— 8307 51307 buc. 1
— 8309 51309 buc. 3
— 8311 51311 buc. 30
— 8317 51317 buc. 2
— 28211 53211 buc. 2
— 20703 buc. 200
— 26906 buc. 2
— 326705 buc. 3
— 330078 buc. 3
— 636905 buc. 12
— 776801 buc. 1
— 776901 buc. 32
— 836906 buc. 45
— 986711 buc. 10
— 35914 buc. 10
— 65915 buc. 2
— 102605 buc. 35
— 502208 buc. 6
— 922205 buc. 15
— 922906 buc. 7
— 64706 buc. 60
— 64805 buc. 80
— 64905 buc. 25
— 942—35 buc. 5
— 91705—943—25 buc. 13
— 94909—943—45 buc. 10
— 943—50 buc. 5
— 94904 buc. 18
— 804701 buc. 24
— 864904 buc. 5

— 864906 buc. 4
— 864911 buc. 8
— 4074105 buc. 20
— 4074117 buc. 30
— 7723 buc. 25
— 7809 buc. 113
— 7815 buc. 75
— 7906 buc. 2
— 7908 buc. 6
— 27706 buc. 2
— 27709 buc. 1
— 57707 buc. 4
— 67728 buc. 30
— 807709 buc. 2
— 807813 buc. 40
— 977907 buc. 2
— 977909 buc. 90
— 987910 buc. 16
— 8708 buc. 34
— 98206 buc. 13
— 108115 buc. 25
— 108804 buc. 12
— 108905 buc. 10
— 108906 buc. 8
— 588711 buc. 50
— 588911 buc. 6
— 688911 buc. 30
— 808211 buc. 9

— 808216 buc. 30
— 109906 buc. 50
— BILE RULMENȚI \varnothing 18% buc. 300
— idem \varnothing 19% buc. 200
— Foaia a II-a spate Gaz 51—63 buc. 50
— Foaia a II-a față Gaz 51—63 buc. 50
— Arc complet spate 51—63 buc. 10
— Foaia a II-a față Gaz 69 buc. 20
— Foaia a II-a spate Gaz 69 buc. 15
— Foaia I față SR 101 buc. 25
— Foaia II față SR 101 buc. 25
— Arc complet față SR 101 buc. 15
— Foaia I spate SR 101 buc. 30
— Foaia II spate SR 101 buc. 30
— Arc complet spate SR 101 buc. 15
— Anvelope auto 700×14 buc. 2
— idem 710×15 buc. 1
— idem 550×16 buc. 7
— idem 1000×20 buc. 4
— idem 32×6 buc. 3
— idem motocicletă 375×19 buc. 2

CURELE TRAPEZOIDALE :

— 17×11×2360 buc. 9
— idem 10×6×1800 buc. 10
— idem 17×11×3000 buc. 10
— idem 22×14×4000 buc. 20
— idem 17×11×800 buc. 20
— idem 22×14×2180 buc. 9
— idem 22×14×2500 buc. 6
— idem 48×38×1050 buc. 2
— Bandă ferodou pastă 50×5 m 50
— idem 50×6 m 70
— idem 90×6 m 20
— idem 100×10 m 50
— idem 100×12 m 100
— idem 120×12 m 50
— idem 180×15 m 26

SEGMENT FERODOU PASTĂ

— 401×110×11,5 buc. 250
— 401×95×11,5 buc. 250
— 380×60×6,5 buc. 600
— 203×70×17 buc. 300
— 203×100×17 buc. 150
— 187,5×100×16 buc. 70
— 345×80×6,5 buc. 10
— Disc ferodou 440×200×5 buc. 25

COOPERATIVA AGRICOLĂ DE PRODUCȚIE

„SALONTA”

Județul Bihor

Str. Înfrățirii nr. 10

oferă:

mături sorg de diferite tipuri și dimensiuni din producție proprie, în cantități nelimitate

Relații suplimentare la telefon 136 sau 324

CONTRACT ECONOMIC

PRECIZĂRI PRIVIND MODIFICAREA CONTRACTELOR ECONOMICE

Potrivit Legii nr. 71/1969, modificarea contractelor economice se face fie din inițiativa părților, fie în cazurile cînd însăși legea prevede obligativitatea modificării.

Aceste din urmă cazuri sînt reglementate prin dispozițiile art. 8 și 11 din legea menționată. Este vorba de actualizarea contractelor economice de lungă durată „în funcție de modificările intervenite în cursul definitivării planurilor anuale sau ca urmare a cerințelor noi impuse de progresul tehnic” și de adaptarea contractelor economice „în cazul adaptării de către Consiliul de Miniștri, în cursul executării planului, a unor indicatori de plan”.

Atît în cazul actualizării, cit și în cazul adaptării contractelor economice, avem de-a face, în realitate, cu modificarea lor. Modificarea este, așa cum am amintit, obligatorie, iar neînțelegerile dintre părți sau refuzul uneia dintre ele de a proceda la modificare determină declanșarea procedurii de rezolvare a neînțelegerilor prevăzută de art. 10 din Legea nr. 71/1969.

Cît privește modificarea contractelor economice din inițiativa părților, legea amintită stabilește următoarele reguli de bază :

— interdicția modificării unilaterale a contractelor economice ;

— limitarea dreptului de a modifica contractele încheiate pe bază de repartiții, numai în ce privește clauzele pe care părțile le-au stabilit prin simplul lor acord de voință.

Această limitare este uneori nesocotită de către unitățile economice. Este, de pildă, cazul modificării termenului de livrare în neconcordanță cu prevederile repartiției privind perioada de executare a sarcinii de plan. Evident, asemenea înțelegeri ale părților, făcute cu nesocotirea dispozițiilor legale, sînt nule și deci, lipsite de efecte juridice. În exemplul dat, părțile vor fi ținute să răspundă pentru neîndeplinirea obligațiilor ce le reveneau în funcție de termenul de livrare inițial.

În legătură cu produsele care nu intră în categoria acelor care se contractează pe bază de repartiții, dreptul părților de a proceda la modificarea contractelor economice încheiate este mult mai larg.

Cu privire la asemenea contracte, se pune problema dacă modificarea se poate face numai în mod expres ori poate interveni și în mod tacit.

De pildă, beneficiarul solicită furnizorului să nu livreze în parte produsele contractate, întrucît acestea nu-i mai sînt necesare în urma reducerii planului său de producție. Furnizorul nu răspunde în sensul că acceptă sau respinge această propunere de modificare a contractului dar, în fapt, nu livrează cantitatea de produse care a format obiectul solicitării beneficiarului.

Este, în acest caz, îndreptățit furnizorul să formuleze pretenții la penalități pentru refuzul nejustificat de preluare a cantității de produse în discuție sub cuvînt că între părți nu a intervenit o convenție de modificare a contractului ?

Socotim că răspunsul care se impune este negativ, întrucît din comportamentul furnizorului a rezultat în mod neîndoios faptul că a înțeles să accepte propunerea de modificare a contractului. În atare situație și dat fiind că dispozițiile normative în vigoare nu prevăd cerința acceptării exprese a propunerii de modificare, în exemplul relatat, contractul se consideră modificat prin reducerea obiectului său, astfel că nu există temei pentru a se pretinde penalitățile aferente cantității de produse asupra căreia s-a convenit să nu se mai livreze.

În schimb, furnizorul este în drept să obțină de la beneficiar acoperirea pagubelor încercate datorită acceptării propunerii de modificare a contractului, întrucît, în conformitate cu art. 12 din Legea nr. 71/1969 „partea care a solicitat modificarea suportă consecințele ce decurg din aceasta”.

Asemenea daune se acordă cu condiția dovedirii întinderii lor și a legăturii cauzale dintre faptul acceptării propunerii de modificare a pagubei produse.

I. ICZKOVITS

AMBALAJE • TRANSPORT

ALEGEREA MIJLOCULUI DE TRANSPORT CEL MAI ECONOMICOS

Mijloacele de transport în care se deplasează produsele se stabilesc, de regulă, în contractul de livrare, ținîndu-se seama de principiul transportului cel mai economicos, pentru a nu se mări inutil prețul de cost al încărcăturii. Unitatea

furnizoare, avînd, în general, obligația expedierii produselor, este îndatorată să folosească mijlocul de transport convenit cu beneficiarul.

Alegerea categoriei de transport, și în cadrul acesteia, a mijlocului de transport cel mai avantajos pentru deplasarea unei mărfi, în condițiile cerute de specificul ei, presupune cunoașterea anumitor criterii de vehiculare a mărfurilor. Unele din aceste criterii sînt legate de natura încărcăturii, altele de caracteristicile pe care le prezintă diferitele categorii sau mijloace de transport. Scopul ultim este acela de a opta pentru transportul care solicită consumul minim de muncă socială, deci prețul de cost cel mai scăzut. În alte cuvinte, mijlocul de transport cel mai rațional, în sensul eficienței economice optime.

În stadiul cunoștințelor actuale, estimarea comparativă a transportului nu mai poate fi aproximativă, aplicarea raportului cost-eficiență făcînd posibilă stabilirea valorii reale a unui mijloc de locomoție.

Natura mărfii este unul din criteriile care se impune în primul rînd în elementul de calcul. Starea de agregare (mărfuri solide, lichide etc.), greutatea specifică, gabaritul, fragilitatea, perisabilitatea, pericolozitatea, valoarea, nevoia de însoțire a mărfii, tonajul, sînt însușiri ale mărfurilor care determină nu numai modalitatea de ambalare, dar și felul de manipulare și circulație, prin mijloace de transport specializate.

Criteriile care iau în considerare particularitățile categoriilor de transport și, în cadrul acestora, a mijloacelor de transport propriu-zise, sînt în raport de elementele specifice, precum : itinerariul și posibilitățile de a fi realizat (căi de comunicație existente, căi de comunicație impracticabile etc.) distanța, viteza de deplasare (factorul timp), folosirea integrală a capacității vehiculului, productivitatea, urgența de livrare, condițiile optime de securitate etc. Astfel, examinarea repartizării raționale a sarcinilor pe feluri de mijloace de transport este influențată de foarte mulți factori, cu o complexitate variată. De aceea s-a ajuns la o soluție de sintetizare a criteriilor susceptibile matematizării într-unul singur, drept criteriu principal al problemei, combinat apoi, de la caz la caz, cu criterii care să țină seama de unele particularități de speță și care permit excepțarea aplicării criteriului principal. Astfel sînt condițiile de exploatare locale, caracteristicile și proprietățile deosebite ale unor mărfuri etc. (Ioan Roxin și alții.

Contribuții asupra criteriilor de repartizare rațională a transporturilor, Rev. transporturilor nr. 1/1973, p. 3.). După părerea noastră, nu poate exista un criteriu unic în alegerea mijlocului de transport cel mai economic, dată fiind existența unor factori multipli, diversificați și specifici. Dar însușirile mărfurilor, condițiile locale ale întreprinderilor expeditoare, destinație sau de transport, sint criterii care se impun de la sine.

Se vede de aici, că optarea pentru mijlocul de transport cel mai avantajos înseamnă întocmirea și studierea unor variante posibile de deplasare de la locul de expediție la cel de destinație. Fiecare categorie de transport își are cimpul său rațional de utilizare, pe care poate cădea varianta cea mai economicoasă.

Astfel, în analiza structurii cheltuielilor de transport pe elementele procesului de deplasare, se impune distingerea între cheltuielile necesare la locul de expediție și destinație și cheltuielile pentru deplasarea propriu-zisă. Dacă prima categorie de cheltuieli este relativ ridicată, apare neeconomicoasă pe distanțe scurte influențând mai puțin transportul pe distanțe lungi. În situația cind cheltuielile de deplasare sint mari, este de recomandat folosirea unui asemenea transport pe distanțe scurte. La distanță egală, fracțiunea din cheltuielile pentru operația inițială-finală, în transportul fluvial, este aproape egală cu cea de la transportul pe cale ferată. La transportul maritim ponderea specifică a cheltuielilor pentru operația inițială-finală este mult mai mare decît la celelalte mijloace de transport, ceea ce indică rentabilitatea acestui fel de transport pe distanțe mai mari. La transportul auto cheltuielile inițiale-finale sint aproape neînsemnate, fapt care recomandă sistemul de transport auto pentru distanțele mici (ing. Ionică Cristea, Considerațiuni privind utilizarea rațională a diferitelor sisteme de transport. Rev. transporturilor nr. 8/1973, p. 418).

Studiile de specialitate, ținînd seama de condițiile speciale pentru posibilitățile de folosire a fiecărui mijloc de transport în parte, consideră că se impune cu necesitate, în transporturile feroviare, folosirea transportului care se descarcă la destinație în linie curentă, transporturile în care se utilizează liniile industriale la expeditorul cît și la destinatarul aceluiași transport — realizîndu-se astfel transportul direct, fără transbordare — transporturile ce se efectuează cu vagoane proprietatea beneficiarului, sau cu vagoane C.F.R. închiriate, vagoane cisterne sau speciale.

Aceleași considerente recomandă folosirea mijloacelor auto în transporturile la care se aplică tariful auto la oră, transportul în partizi de marfă care uti-

lizează, la volum sau tonaj, cantități nevagonabile, folosirea parcului de auto în tranzit (în vederea reducerii parcursurilor goale, la înapoiere) sau solicitarea unor transporturi urgente în afara planului operativ.

Vasile ATANASIU

COOPERAȚIE

APORTUL SOCIAL ÎN NATURĂ

Potrivit prevederilor statutului cooperativei meșteșugărești și al celei de invalizi, persoana care solicită intrarea într-o cooperativă, este obligată să aducă în proprietatea obștească toate utilajele și uneltele proprietatea sa pe care le-a folosit în exercitarea meseriei. Statutul cooperativei agricole de producție prevede obligația de a aduce în proprietatea cooperativei pămîntul, animalele de muncă și inventarul agricol principal.

Aceasta constituite forma specifică cooperatistă de socializare a mijloacelor de producție, prin liberul consimțămînt la asocierea cooperatistă a țăranilor și a meșteșugarilor. Odată cu aducerea ca aport social a mijloacelor de producție, cooperatorul încetează de a mai fi proprietar al acestor mijloace care devin proprietate cooperatistă, formă superioară de proprietate față de proprietatea individuală. Consecința acestei reguli statutare este aceea că la încetarea calității de cooperator, utilajele sau pămîntul aduse ca aport social nu se restituie, ci rămîn în proprietatea obștească. De asemenea, atunci cind cooperatorul trece dintr-o cooperativă în alta, utilajele nu se transferă împreună cu cooperatorul, ci rămîn cooperativei de la care a plecat. Utilajele încetînd de a mai fi proprietatea cooperatistului, acesta nu are dreptul să execute lucrări pe cont propriu cu ele, sau să le transporte la domiciliul său în scopul exercitării meseriei pe cont propriu.

La aducerea utilajelor în cooperativă, conducerea cooperativei este obligată să numească o comisie de evaluare, care va încheia un act de evaluare ce se va semna și de membrul cooperatist. Inventarul uneltelor împreună cu actul de evaluare se supune spre aprobare adunării generale; aceasta va decide care dintre utilaje și unelte devin proprietatea cooperativei și care rămîn în proprietatea cooperatistului datorită uzurii și lipsei de importanță.

Adunarea generală trebuie să hotărască în aceeași ședință ca cel puțin 50 la sută din valoarea utilajelor și uneltelor aduse ca aport social să fie trecută la fondul de bază al cooperativei, iar restul se trece la partea socială a cooperatistului.

O problemă dintre cele mai importante ce se pune în practică este aceea dacă cooperatorul este obligat să aducă în proprietatea cooperativei utilajele și uneltele pe care le-a dobîndit prin cumpărare sau moștenire după data asocierii sale în cooperativă. O problemă similară s-a pus și la cooperatiile agricole de producție, în sensul dacă țăranul cooperatist poate dobîndi prin moștenire o suprafață de teren agricol.

În ceea ce privește utilajele și uneltele dobîndite de cooperatist prin cumpărare sau moștenire după intrarea sa în cooperativă, deși statutul nu prevede nimic, totuși principiile generale ale dreptului socialist astfel cum se degajă din Decretul nr. 31/1954 duc la soluții conform căreia cooperatorul nu poate fi obligat de a aduce ca aport social utilajele și uneltele menționate. O astfel de obligare ar constitui o îngîdire a capacității de folosință și a capacității de exercițiu care este interzisă expres prin Decretul nr. 31/1954 (art. 6).

La cooperativa agricolă de producție de asemenea — astfel cum a decis Tribunalul Suprem în deciziile sale civile — cooperatorul are dreptul să dobîndească prin moștenire legală terenuri agricole, deoarece capacitatea sa de folosință de drept civil nu a fost cu nimic restrînsă prin faptul asocierii în cooperativă. După dobîndirea în proprietate a unor bunuri prin succesiune, organele de conducere ale cooperativei agricole de producție pot lua măsuri specifice dreptului cooperatist spre a-l convinge pe membrul cooperatist să cedeze terenul agricol respectiv.

Dr. Dimitrie GHERASIM

CITITORII

Pentru a îmbunătăți conținutul rubricii Curier economic legislativ vă invităm să ne scrieți pe adresa redacției :

- Ce teme doriți să fie tratate ?
- La ce întrebări doriți să primiți consultații juridice ?

De asemenea, vă invităm să ne trimiteți comentarii sau adnotări privind soluții arbitrale și judecătorești de interes general, care vor fi publicate.

EXPORT ● IMPORT

De cite feluri sunt taxele vamale și cum se aplică ele ?

Asociația Europeană a Liberului Schimb (A.E.L.S.), a legalizat prin: Convenția de la Stockholm din 1960, constituirea unei zone în care mărfurile industriale care circulă între cele șapte state ce fac parte din A.E.L.S. nu sînt supuse nici unei taxe vamale.

Spre deosebire de regimul vamal al Pieții Comune, A.E.L.S. nu are un tarif vamal comun, fiecare țară membră păstrîndu-și, în raporturile cu țările terțe, tariful vamal național.

Țările în curs de dezvoltare practică un regim vamal prin care urmăresc protejarea economiei naționale, îndeosebi a industriei indigene, prin menținerea unui echilibru între producție, consum și comerțul exterior, asigurînd o balanță de plăți externe echilibrată.

Conform prevederilor Statutului G.A.T.T. toate restricțiile tarifare introduse vor trebui reduse progresiv, pe măsura ameliorării situației financiare a țărilor în curs de dezvoltare, respective.

Consecvențe scopului urmărit, țările în curs de dezvoltare au instituit tarife vamale caracterizate de o mare diversitate, determinată și de stadiul relațiilor cu fostele metropole, de o mare variație a nivelului taxelor vamale și de particularitățile impuse de uniunile vamale, zonele de comerț libere și aranjamentele preferențiale încheiate între ele sau cu statele dezvoltate.

Astfel, țările din America de Sud dispun de tarife pe o singură coloană (Argentina, Brazilia, Chile, Columbia, Venezuela). În afara tarifelor vamale, unele din aceste țări practică sistemul de constituire la bănci a unui depozit valutar preventiv, potrivit căruia importatorii sînt obligați, ca odată cu deschiderea acreditivului pentru o marfă dată, să depună o sumă al cărui quantum atinge pînă la 130% din valoarea mărfii. De exemplu, Columbia pretinde un depozit de 130% la importurile de produse chimice, coloranți, autovehicule etc., Argentina pretinde un depozit de 40% la importurile de mașini și utilaje, produse chimice, ciment, produse lemnoase etc. Țările latino-americane au insistat în ultimii ani pentru obținerea de preferințe vamale din partea S.U.A.

Țările, foste colonii engleze, au de regulă tarife cu două coloane cuprinzînd :

taxe preferențiale aplicate la importurile din țările Commonwealth-ului și taxe generale, aplicate la importurile din celelalte țări. Asemenea tarife au : India, Pakistan, Shri Lanka, Zambia etc.

Țările afro-malgașe, în afara taxelor aplicate la importurile din țările terțe, practică și taxe vamale speciale, mai reduse la importurile din țările membre C.E.E. la care sînt asociate.

Alte țări în curs de dezvoltare folosesc, pe lângă taxele vamale propriu-zise și o serie de alte taxe, care majorează prețul produselor importate. Astfel, Egiptul aplică o taxă statistică de 10% la toate mărfurile importate, Etiopia o taxă de tranzacție de 12%, Iran o taxă asupra profitului comercial, Ecuador un adaos în dolari menționat pentru fiecare marfă etc.

Taxele vamale practicate de țările în curs de dezvoltare au următoarele caracteristici de ansamblu :

— scutiri de taxe vamale sau taxe vamale mici la importul de materii prime și materiale deficitare, de mașini și utilaje, care nu se produc în țară (de exemplu, importul de îngrășăminte este scutit de taxe în Iran, India, Pakistan, cea mai mare parte a importului de mașini și utilaje este scutită de taxe în Shri Lanka, Siria, Etiopia etc.) ;

— taxe vamale ridicate, la mărfurile care se produc în țară și satisfac parțial sau total necesitățile interne (de exemplu, la produse industriale taxele variază între 40%—75% în India ; la mașinile și mașini pentru construcții — între 50 și 90% în Argentina ; la autobuze și autovehicule, între 50—70% în Egipt) ;

— taxe vamale prohibitive la materiile prime existente în țară în cantități suficiente, la produsele finite și semifabricate, rezultate din prelucrarea acestor materii prime, precum și la unele mașini care au perspective de creștere a producției interne (de exemplu, Iranul interzice importul de țigări și bumbac, Shri Lanka impune o taxă de 300% la importul de cauciuc etc.).

Înainte de a încheia acest material, care constituie răspunsul la întrebarea privind problema vamală, considerăm util a da unele explicații privind teritoriul vamal, excepțiile acestuia și uniunile vamale.

Teritoriul vamal cuprinde o zonă geografică delimitată în care este în vigoare același regim vamal, se aplică aceeași legislație vamală. De regulă, teritoriul

vamal coincide cu teritoriul politic al statului, dar sînt cazuri cînd este mai mare sau mai mic. În primul caz, teritoriul vamal cuprinde și o suprafață în afara frontierelor politice ale statului respectiv, sau două sau mai multe state formează un singur teritoriu vamal. În al doilea caz, anumite locuri, zone, localități, sînt excluse din teritoriul politic în ceea ce privește aplicarea regimului vamal.

Teritoriul vamal poate fi restrîns prin exceptarea unei părți a teritoriului politic de sub dispozițiile stabilite pentru teritoriul vamal. Acest lucru se poate realiza prin înființarea de porturi franco, zone libere și antrepozite vamale.

Portul franco este un port în care pot intra și ieși mărfuri indiferent de originea sau proveniența lor, fără a se plăti taxe vamale și fără a fi supuse regimului vamal prevăzut pentru mărfurile care intră sau ies de pe teritoriul vamal. Mărfurile importate din portul franco în interiorul țării sînt supuse regimului vamal și se plătesc taxele vamale conform tarifului vamal respectiv.

În cazul în care numai o porțiune din portul respectiv, o parte din bazinele și cheiurile portului se bucură de acest regim, aceasta se numește zonă liberă. În porturile franco și zonele libere se pot înființa întreprinderi industriale, fabrici, ateliere, depozite. Porturile franco și zonele libere pot deveni importante centre comerciale de tranzit și de prelucrare a mărfurilor.

Antrepozitele vamale sînt depozite în care se pot depune mărfuri importate, pe un anumit timp, fără plata taxelor vamale. Antrepozitele au, în general, aceleași funcții și caracteristici ca și zonele libere, cu aceleași avantaje și cu aceleași posibilități de prelucrare a mărfii.

Uniunea vamală constituie una din cele mai uzitate forme de extindere a teritoriului vamal.

Uniunea vamală cu implicațiile cele mai profunde asupra comerțului mondial contemporan este cea creată în cadrul Pieței Comune.

Esența uniunii vamale constă în faptul că între țările participante se desființează barierele vamale, ele formînd un singur teritoriu vamal. Există uniuni vamale perfecte sau complete cînd se aplică un regim vamal comun pentru toate mărfurile, iar circulația mărfurilor între țările respective este liberalizată complet și scutită de taxe vamale, și uniuni vamale imperfecte sau incomplete, cînd dispozițiile vamale comune și tarifele vamale se aplică numai la anumite mărfuri.

SOLUȚII ARBITRALE ȘI JUDECĂTOREȘTI

PREȚUL PRODUSELOR DE CARIERĂ ȘI DE BALASTIERĂ

În conformitate cu prevederile art. 1 din H.C.M. nr. 1540/1971, privind regimul de preț al produselor de carieră și de balastieră, comitetele executive ale consiliilor populare județene sînt în drept a stabili prețuri cu ridicata ale întreprinderii pentru produsele de carieră și balastieră realizate de unitățile în subordine.

Prevederile art. 8 alin. ultim ale hotărîrii citate, în sensul că Ministerul Construcțiilor Industriale, în colaborare cu alte ministere, vor revizui periodic, responsabil de dezvoltării producției, prețurile de deviz medii pe județ ale produselor de balastieră, astfel încît să constituie sarcini permanente care nu afectează valabilitatea prețurilor stabilite în anul 1972, în condițiile art. 1 din hotărîrea citată. (Decizia PAS nr. 2594/1974).

ANULAREA VAGOANELOR REFUZATE LA ÎNCĂRCARE

Potrivit art. 19 (13) din Tariful local de mărfuri, vagoanele goale puse la încărcare se țin la dispoziția clientului pînă la expirarea termenului de încărcare tarifar.

Dacă încărcarea nu s-a început pînă la expirarea termenului de încărcare, se consideră că vagoanele puse la dispoziție au fost refuzate tacit.

În cazul cînd predătorul avizează în scris, înlăuntrul termenului de încărcare, că vagoanele vor fi încărcate cu întîrziere, vagoanele vor fi ținute la dispoziția clientului timp de 6 ore după expirarea termenului de încărcare, cu plata taxelor de locații pentru depășirea acestui termen.

În speță, pîrita nu a început încărcarea vagoanelor în termenul tarifar și nici nu a anunțat în scris că le va încărca cu întîrziere.

În consecință, stația de încărcare a fost în drept a anula tonajul aferent vagoanelor respective, considerîndu-le refuzate tacit la încărcare. (Decizia PAS nr. 2583/1974).

CONDIȚIILE ÎN CARE COMANDA URMATĂ DE EXECUTARE ȚINE LOC DE CONTRACT

Pentru calificarea unei prestații executate numai pe bază de comandă drept contractuală, în sensul art. 3 din Legea

nr. 71/1969, este necesar ca executarea să urmeze imediat comenzii.

Numai astfel își găsește justificarea forma simplificată de contractare, deoarece în situația în care executarea imediată nu este posibilă, interesul economic cere fie confirmarea în scris a comenzii, fie emiterea unui proiect de contract cu indicarea termenelor de livrare, beneficiarul fiind asigurat în acest mod de primirea prestației.

Executarea comenzii după un interval îndelungat nu produce efectele proprii executării unui raport contractual stabilit în forma cerută de lege, în acest caz alegerea formei simplificate de contractare nefiind întemeiată pe eficiența operațiunii economice. (Decizia PAS nr. 2570/1974).

H. M.

INTREBĂRI ȘI RĂSPUNSURI

● **E. IOVĂNESCU** — **Reșița.** cere precizări cu privire la penalitățile aplicabile unui furnizor care nu a livrat la termen produse contractate cu o întreprindere de comerț exterior în vederea exportării lor.

Din datele problemei reiese că între unitatea furnizoare și cea de comerț exterior s-a încheiat un contract de furnizare de produse, iar nu un contract economic de comerț exterior pe bază de comision. În atare situație, penalitățile datorate de unitatea furnizoare pentru nerespectarea termenului de livrare sînt cele prevăzute de H.C.M. nr. 306/1970, iar nu cele din anexa 2 la H.C.M. nr. 587/1952, acest din urmă act normativ fiind abrogat.

● **M. BALTAZAR** — **Tecuci,** sesizînd că unele organe arbitrale ministeriale admit acțiunile în constatarea forței majore care împiedică livrarea produselor destinate exportului, pe cînd organele Arbitrajului de stat consideră inadmisibile asemenea acțiuni, întrebă care dintre aceste soluții este justă.

Temeiul constatării cazului de forță majoră care împiedică livrarea produselor destinate exportului 1-au constituit dispozițiile pct. 37 din anexa 2 la H.C.M. nr. 587/1952. Această hotărîre fiind abrogată în mod expres, în lipsa unui temei legal pentru constatarea cazurilor de forță majoră prin hotărîre arbitrală, asemenea acțiuni sînt, într-adevăr, inadmisibile.

● **C. PLĂIEȘU** — **Calafat,** solicită precizări asupra modului de calculare a penalităților prevăzute de H.C.M. nr. 306/1970 pe zile de întîrziere.

Hotărîrea menționată sancționează prin penalități care se aplică pentru fiecare zi de întîrziere, asemenea încălcări ale obligațiilor rezultînd din contracte economice cum sînt nelivrarea în termen a produselor contractate, refuzul nejustificat al plății prețului și întîrzierea în ridicarea produselor.

Potrivit practicii arbitrale actuale nu se cuprinde în calculul penalităților nici ziua cînd obligația a ajuns la scadență și nici ziua în care obligația a fost îndeplinită, desigur, cu întîrziere. Astfel, dacă potrivit contractului termenul de livrare al produselor era la 15 mai, iar livrarea a avut loc la 20 mai, penalitățile se aplică la un număr de 4 zile.

● **B. VELCIU** — **Iași** întrebă dacă o unitate economică poate fi obligată la suportarea penalităților prevăzute de H.C.M. nr. 306/1970 pentru întîrzierea plății prețului produselor livrate în situația în care respectiva unitate nu s-a oprit decontării prețului, măsura fiind dispusă de bancă.

După cum s-a reținut și prin Decizia PAS nr. 2704/1974, refuzul organului bancar de a efectua decontarea nu-l apără pe debitor de consecințele întîrzierii în achitarea prețului produselor livrate.

În adevăr, organul bancar efectuează operațiunile de decontare în calitate de mandatar al debitorului, astfel că răspunderea pentru întîrzierea plății — în raport cu creditorul — revine debitorului care are însă, în principiu, dreptul de a se îndrepta împotriva organului bancar pentru pretenții derivînd din modul cum a executat mandatul.

H. M.

**revista
economica**

SUPLIMENT

Redacția și administrația
BUCUREȘTI 22
Calea Dorobanți nr. 25
Telefon 12 66 10

Cont I.S.I.A.P. nr. 64.0301.53
BNRSR filiala Sector 1
București

Tiparul: Întreprinderea
poligrafică „Informația”