

# revista economică

SUPLIMENT

nr. 13

2 aprilie 1976

1

UZINA DE CONSTRUCȚII  
ȘI REPARAȚII UTILAJE  
ȘI PIESE DE SCHIMB —  
VATRA DORNEI

2

INTREPRINDEREA DE UTILAJ  
DE MORĂRIȚ — TOPLEȚ  
județul Caraș-Severin

3

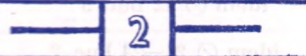
FABRICA DE INDUSTRIE  
LOCALĂ MĂCIN

## METALE PRODUSE DIN METAL



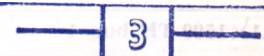
- Oțel INP 260 OL 38 t 0,7
- idem 280 OL 38 t 0,1
- idem 300 OL 38 t 1,3
- idem pătrat 56×56  
18 MOC 13 t 1,7
- idem lat 55×30 OLC 45  
t 0,2
- idem 70×25 OL 60 t 0,1
- idem 70×30 OL 60 t 0,4
- idem 80×20 OL 37 t 0,8
- Bandă lam. la cald 70×2  
t 0,3
- Oțel rotund  $\varnothing$  65 OL 37  
t 0,4
- idem cornier 40×40×4  
indoit t 0,5
- idem 45×45×5 indoit  
t 2,7
- idem 50×50×5 indoit  
t 2,3
- idem 80×60×2 indoit  
t 1,9
- Profil UNP 80×60×4  
indoit t 1,0
- Tevi construcții 83×11  
OLT 35 ml 630
- idem 114×10 OLT 35  
ml 30
- idem 114×12 OLT 35  
ml 51
- idem capete 146×8 OLT  
35 ml 150

- idem 6×1,5 OLT 35  
ml 379,50
- idem 34×4 OLT 35  
ml 786,90
- idem 114×10 OLT 35  
ml 30
- idem 140×8 OLT 35  
ml 44
- idem 140×14 OLT 35  
ml 6
- idem. inst. zinc. 3/8''  
ml. 554
- Oțel scule Poldy 0,48  
kg. 57
- idem carbon scule UA  
10 061/ $\varnothing$  45 kg. 207
- idem U 10 A 069  $\varnothing$  80  
kg. 310
- idem scule U 12 096  $\varnothing$  180  
kg. 76
- idem AKVS D 130  $\varnothing$  45  
kg. 53,50
- idem inoxid Poldy 0132  
 $\varnothing$  10 kg. 29,70
- idem scule lat arc 0137  
60×6 kg. 20,00
- Tablă inox 3 mm kg. 78
- idem 4 mm kg. 768
- idem 6 mm kg. 1335
- idem 0,5 mm kg. 147
- Sirmă bobinaj textil  
 $\varnothing$  1,35 kg. 1,40
- idem  $\varnothing$  1,70 kg. 35,10
- idem diferită kg. 143,10
- idem  $\varnothing$  1,55 kg. 52,10
- idem diferită  $\varnothing$  1,65  
kg. 89,9
- idem  $\varnothing$  2 kg. 65,7



- Nichel plăci pentru  
turnătorie kg. 600
- Ferovanadiu pentru  
turnătorie kg. 250
- Terotitan pentru  
turnătorie kg. 560
- Cuie albastre 1,4×15  
kg. 300
- idem 1,6×15 kg. 100
- Cuie cap plat 1,18×16  
kg. 600
- idem 2,5×40 kg. 500
- idem 2,5×60 kg. 500
- Cuie bolțuri 3×30  
kg. 124
- idem construcții 3×60  
kg. 200
- idem 4×40 kg. 200
- Cuie spintecate 2×20  
kg. 50
- idem 2,5×20 kg. 37
- idem 2,7×32 kg. 30
- idem 5×20 kg. 24
- idem 5×45 kg. 27
- idem 5,6×25 kg. 100
- idem 5,5×20 kg. 22
- idem 6×30 kg. 23
- idem 6,3×32 kg. 40
- Balamale pafiale 60×60  
buc. 2 000
- Silduri sertare buc. 20

- Plăci C.F.R. buc. 154
- Furci cu 4 coarne buc. 1
- idem 8 coarne buc. 31
- Tîrnăcoape buc. 14



- Oțel hexagonal diferite  
dim. 26—38 buc. 400
- Piulițe CP 29 buc. 3
- Piulițe robinet CP 29  
buc. 11
- Piulițe racord apă buc. 2
- Oțel hexagonal canelat  
27 mm kg. 2 000
- Tablă oțel arc kg. 1 344
- Capsule bere kg. 200
- Plumb bloc kg. 315
- Tablă zincată 05 kg. 4 000
- Sirmă cupru  $\varnothing$  5 kg. 602
- Catarame de 3 cm.  
kg. 2 218
- Catarame de 7 cm.  
buc. 400
- Catarame acordeon  
buc. 7 700
- Cîrlig ghiozdan buc. 7 800
- Cablu tracțiune  $\varnothing$  34  
kg. 1 283
- Bare cupru 40.40.3 kg. 85
- Nituri fier diferite kg. 930
- Oțel pătrat 35×40 kg. 507
- Plasă paturi set. 275
- Sirmă alamă  $\varnothing$  3 kg. 305
- Oțel cornier 45.45.6 laminat  
kg. 1 000
- Oțel pătrat 14 kg. 2 175

**MOTOARE • UTILAJE  
SCULE**



**MOTOARE ELECTRICE**

- 0,55×3000 ASI gab 80 buc. 20
- 0,37×1000 ASI gab. 80 buc. 2
- 0,75×1500 ASI gab. 80 buc. 38
- 0,75×1000 ASI gab. 80 buc. 2
- 0,75×1000 ASI gab. 80 buc. 11
- 1,1×1500 ASI flanș buc. 1
- 1,1×1500 BN 9054 buc. 1
- 1,1×1500 TH buc. 1
- 1,1×3000 fl. buc. 6
- 1,1×3000 ASI buc. 6
- 1,1×1500 Fl. buc. 1
- 1,1×1500 TH buc. 1
- Motoare electrice 1,1×3000 buc. 3
- idem 1,1×1000 fl. imp. buc. 2
- idem 1,5×1500 buc. 1
- idem 1,5×3440 FB 905.2 buc. 3
- idem 1,5×3000 fl. buc. 40
- idem 1,5×3000 buc. 3
- idem 2,2×1500 TM buc. 1
- idem 2,2×3000 buc. 27
- idem 1,1×1000 buc. 10
- idem 1,1×1000 fl. buc. 20
- idem 1,1×750 ASI buc. 4
- idem 1,5×1000 buc. 1
- idem 3×1000 buc. 4
- idem 750×1500 2,4/4 buc. 3
- idem 4×1000 fl. buc. 6
- idem 15×750 ASI buc. 1
- idem 22×1000 ASI buc. 1
- Motoreductor RV 40/25 1,5×1500 buc. 2

- Reduct. cu mot. cu pompă 11×1500 MI 42 buc. 1
- idem 3 M 75 15×100 M 169 buc. 1
- idem 2 PA 18 5,5×750 401 N-170 buc. 1
- idem 2 PA 20 7,5×1000 V.05 M-171 buc. 1
- idem 485 3 H buc. 1
- idem 350 2 H buc. 1
- idem 305502 3 H buc. 1
- idem R Sv-1 1:25 buc. 2
- idem 39056-1 3 CH buc. 1
- Alezoare Ø 8 buc. 5
- idem Ø 12 buc. 5
- idem Ø 21—24 buc. 2
- idem Ø CM 1 buc. 3
- idem Ø CM 2 buc. 5
- idem Ø 588 buc. 6
- idem CMSB buc. 2
- idem P 13 buc. 8
- idem Ø 37 buc. 2
- Filiere 16×1,5 buc. 4
- idem N 22 buc. 4
- idem 22×1,5 buc. 10
- idem M 24×1,5 buc. 2
- idem 30×1,5 buc. 10
- Burghie 6,6 buc. 50
- idem 812 buc. 29
- idem 8,4 buc. 39
- idem 8,9 buc. 19
- idem 11,7 buc. 29
- idem 12,5 buc. 34
- idem 15,5 buc. 39
- idem 574 Ø 16 buc. 19
- idem 574 Ø 17 buc. 19
- idem 574 Ø 18 buc. 19
- idem 574 Ø 18,5 buc. 19
- Burghie 574 Ø 18,5 buc. 19
- idem pt. lemn Ø 18 buc. 30
- Freze melc. 1 1/4 buc. 1
- idem 3/4 buc. 1
- idem 1154 Ø 250×5 buc. 8

- idem cilindrică, elicođală buc. 2
  - idem 50×36 buc. 1
  - idem pt. canale 80×12 buc. 4
  - idem 100×16 buc. 3
  - idem 50×5/2215 buc. 1
  - idem melc Md. 7-3092 buc. 1
  - idem Nd. 8-3092 buc. 1
  - idem Md. 1-3092 buc. 2
  - idem Md. 4-3092 buc. 1
  - idem Md. 9-3092 buc. 1
  - idem Md. 10-3092 buc. 2
  - idem 2217-80×45 buc. 1
  - idem rezerve pt. mări buc. 18
  - idem 3540-2×55 buc. 1
  - idem Md. 4 buc. 1
  - idem 3542-80×50 buc. 1
  - Pietre polizor 450×10×203 buc. 1
  - idem 450×50×203 buc. 1
  - idem disc. 150×12×29 buc. 16
  - idem oală Ø 47-605 3 buc. 5
  - Plăcuțe videa buc. 34
  - idem H 6-40 buc. 60
  - Tarozii 1112 — 30 buc. 90
  - idem 7747 — 4 buc. 100
  - idem 7747 — 6 buc. 40
  - idem 7747 — M — 18 buc. 23
  - idem 7474 — 24×1,5 buc. 20
  - Ventilatoare cu motor 13×1030 buc. 2
  - Autotransformator ATR buc. 2
- 
- SCULE**  
(ultima cifră reprezintă cantitatea)
- Freze Ø 6Z3 F 1212 9
  - idem 6Z3 C 1225 11
  - idem 6Z3 G 1225 7

- idem 6Z3 O 1527 9
- idem S 695—6112 3
- idem 695—6112 20
- idem 695—6416 3
- idem 695—6612 1
- idem 695—6612 20
- idem 695—6612 3
- idem 695—6712 20
- idem 695—6712 13
- idem 695—6812 3
- idem 695—6906 3
- idem 695—6906 20
- idem 695—6912 9
- idem UNEK 160×32×5×16 12
- idem 160×32×5×18 12
- idem 160×32×5×29 12
- idem 160×32×5×22 12
- idem DNFK 125×8×22×4 60
- idem 160×16×32×5 9
- idem 160×18×32×5 30
- idem 160×20×32×5 30
- idem 160×32×32×5 30
- idem 160×30×32×5 40
- idem 160×24×32×5 40
- idem combinate DNKF 106—160×50×32×18 20
- idem 106—160×64×32×22 20
- Capete de frezat 257 5
- Freze HR. 268 8130—12 15
- idem 8200—12 10
- idem 8160—12 15
- idem 8250—12 10
- idem HR 1—125—10D 8
- idem 1—160—10D 5
- idem 1—250—10D 10
- Universale strung Ø 500 3
- idem 630 1
- idem 600 3
- Freze DNFK 160×32×5×50 11
- idem 160×32×64×20 11

- idem 160×32×5×24 34
- Plăcuțe Vidia SNUN  
120.408 25
- idem K10 MIR  
274—3—16201 100
- idem 120.408 39
- idem BCI 10
- idem H45 K10  
174—3—851 10
- idem TNUN K10  
1603.08 10
- idem 10×10×3 40
- idem SNMA 120408 K10  
300
- idem 190412 100
- idem P20 TPUN 110308  
100
- idem SNMA 120408 950

**SCULE DE ATELIER.  
ACHIZIȚIONARE,  
FREEZE IMPORT**

- Chei fixe simple 9 mm  
buc. 100
- idem 36 mm buc. 2
- idem 46 buc. 50
- idem 75 buc. 11
- idem 80 buc. 9
- idem 90 buc. 10
- idem duble 8×9 buc. 54
- idem 9×11 buc. 132
- idem 14×15 buc. 400
- idem 32×36 buc. 400
- idem 36×41 buc. 100
- idem pătrate 3/4—3/8  
buc. 1
- idem lăcaș hexagonal  
3 mm buc. 195
- idem 6 mm buc. 200
- idem 8 mm buc. 200
- idem 12 mm buc. 20
- idem 14 mm buc. 100
- idem 17 mm buc. 98
- idem 19 mm buc. 25
- idem 30 mm buc. 12
- idem combinate 8 mm  
buc. 8
- idem 11 mm buc. 8

- idem 14 mm buc. 11
- idem 17 mm buc. 10
- idem 27 mm buc. 3
- idem 32 mm buc. 3
- Șurubelnițe casnice nr. 6  
buc. 50
- Șurubelnițe pentru  
electricieni 2×3×4  
buc. 2
- idem 160 buc. 300
- idem SG. 200 buc. 200
- idem SG. 250 buc. 300
- idem SN 280 buc. 123
- idem SG 320 buc. 250
- Șurubelniță cruce nr. 3  
buc. 98
- idem 160 buc. 27
- idem 200 buc. 22
- idem 220 buc. 2
- Alezor Stas 1263 Ø 23  
buc. 10
- idem 24 buc. 10
- idem 25 buc. 12
- idem 27 buc. 10
- idem 30 buc. 8
- idem 44 buc. 10
- idem 1265 Ø 12 buc. 10
- idem 14 buc. 10
- idem 16 buc. 10
- idem 28 buc. 12
- idem 5713 Ø 21,5 buc. 8
- idem 31,5 buc. 1
- Burghiu Stas 573 Ø 7  
buc. 90
- idem 7,2 buc. 58
- idem 7,5 buc. 60
- idem 9,5 buc. 58
- idem 9,7 buc. 30
- idem 10 buc. 50
- idem 10,5 buc. 80
- idem 13 buc. 25
- idem 26 buc. 10
- idem 27 buc. 14
- Burghiu St. 573 Ø 29  
buc. 14

- idem St. 574 30,5 buc. 145
- idem 12,7 buc. 20
- idem 13,7 buc. 10
- idem 15 buc. 90
- idem 18 buc. 29
- Burghiu St. 575 7,5  
buc. 170
- idem 8,9 buc. 10
- idem 9 buc. 190
- idem 9,2 buc. 100
- idem 9,5 buc. 400
- idem 9,7 buc. 40
- idem 10,1 buc. 10
- idem 10,2 buc. 30
- idem 10,7 buc. 30
- idem 16 buc. 75
- idem 22 buc. 48
- Virf rotativ St. 7628 CM.  
buc. 14
- Reducții St. 252 CM 3/1  
buc. 170
- idem 3/2 buc. 100
- Ciocane 6 kg buc. 15
- idem 8 kg buc. 6
- Chei combinate 8 mm  
buc. 62
- idem 11 mm buc. 10
- idem 14 mm buc. 47
- idem 17 mm buc. 37
- idem 19 mm buc. 40
- idem 30 mm buc. 30
- idem 27 mm buc. 10
- idem 32 mm buc. 5
- Chei înelare 10×11  
buc. 188
- idem 12×13 buc. 21
- idem 32×36 buc. 8
- Cheie reglabilă cu rolă  
22 mm buc. 2
- idem 27 mm buc. 2
- idem 36 mm buc. 10
- Chei tubulare 30×32  
buc. 50
- Suport cuțit R. 174.3.2020  
buc. 20
- idem R. 169.3.2525 buc. 20
- idem R. 179.3.2525 buc. 28

- Cuțit longitudinal 25×25  
buc. 20
- Cuțit strung St. 6377  
25×25 P10 buc. 100
- idem 6384 32×32 P10  
buc. 173
- idem 6376 40×40 P10  
buc. 113
- idem 6377 40×40 P10  
buc. 30
- idem NT. 492 40×40 P10  
buc. 15
- idem NT. 494 40×40 P10  
buc. 30
- idem St. 6377 40×40 P10  
buc. 30
- idem NT. 494 32×32 P10  
buc. 32
- idem St. 6384 32×32 K.10  
buc. 216
- idem St. 6378 20×12 P.10  
buc. 204
- Clește SIKO 200 mm  
buc. 15
- idem tăiat sirmă 160 mm  
buc. 62
- idem reglabil 250  
buc. 23
- Daltă cruce 200 mm  
buc. 172
- Filiere St. 1160 M. 34  
buc. 57
- idem M. 24×1,5 buc. 59
- idem M. 27×1,5 buc. 22
- Clupe filetat țevi 3''  
buc. 1
- Freze St. 1683 Ø 18  
buc. 20
- idem 1681 20 buc. 15
- Freze stas 1683 Ø 20  
buc. 80
- idem 1681 36 buc. 38
- idem 1681 40 buc. 128
- idem 3092 Md. 2,25  
buc. 4
- idem 3092 Md. 10 buc. 2
- idem 3092 Md. 14 buc. 1
- idem 3541 63×60  
buc. 18
- idem 579 63×40 buc. 5

- idem 578 80×45 buc. 45
- Joagăre (buc. 9
- Tarozi St. 1112 M33×1,5 buc. 10
- idem St. 1112 M. 42 buc. 24
- idem St. 1112 M. 52×1 buc. 8
- idem St. 7447 M. 22 buc. 20
- idem St. 1153 M. 20 buc. 65
- idem St. 1153 M. 22 buc. 39

**CONSTRUCȚII • INSTALAȚII  
ELECTRICE**

- Buton sonerie PT buc. 65
- Borne tablou furci 350 A buc. 30
- Cleme 4—6 mm buc. 344
- Cupru tablă 0,5 mm buc. 8
- Cond. F. 500 Ø 2,5 ml ml. 38
- Cleme CLPM-25 buc. 100
- Cleme 4,4 Ø 35 buc. 65
- Cleme legătură 50 buc. 40
- Cleme legătură tuburi 70 buc. 30
- Cleme pt. tuburi 05 buc. 20
- CPLM 120 buc. 50
- Furci siguranță 350 A buc. 76
- Corpuri iluminat CPB 2×40 buc. 6
- Corpuri iluminat CPA 1×40 buc. 23
- Lampă semnalizare FI-220/24 36 buc. 36
- Lampă electrică 200 V buc. 94
- Lampă CST-30 buc. 80
- Lamă buldozer buc. 1
- Papuci cablu Ø 300 buc. 44
- Papuci cablu Ø 400 buc. 90

- Port hirtie buc. 20
- Perii colect. 2×30×40 buc. 30
- Perii colect. 20×20×42 buc. 23
- Siguranțe electr. 400 A buc. 33
- Suport sig. MPR. 630 AS 172 buc. 37
- Diamant ind. DR 75 buc. 666
- Manometre 160—16 buc. 35
- Manometre 100—025 buc. 20
- Reducții stop 2293 4/2 buc. 20
- Întrerupător lumină pt. placă tb. buc. 2
- Baloturi pt. lămpi fluor. 40 W buc. 37
- idem 65 W buc. 71
- Buton alarmă PCI buc. 2
- Buton opal cu doză buc. 30
- Baterii duș flexibil buc. 63
- Baterii duș flexibil buc. 10
- Carcasă Ifron buc. 2

**TEXTILE • PIELE  
CAUCIUC**

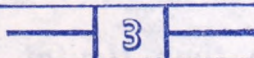
- Jambiere piele ml 370
- Pături colorate ml 4
- Salopete ignifugate ml 18
- Scurte glugă mantale doc ml 20

**PIESE DE SCHIMB  
RULMENȚI**

- Bucșe bielă C 5 buc. 16
- Elementi tracțiune buc. 81
- Furtun frină față ml. 174

- Furtun frină spate ml. 85
- Furtun dar remorcă ml. 45
- Inele calibrate 1—40 ml 100
- Tub cauciuc frină IMS ml 10
- Troile turnătorie m2 ml 43
- Troile turnătorie m2 ml 41
- Troile turnătorie m2 ml 10
- Semeringuri 30×18 buc. 2
- idem 30×52×10 buc. 400
- idem 12×50×70 buc. 421
- idem 10×45×60 buc. 11
- idem 12×35×52 buc. 8
- Borcane 1000 ml buc. 10
- Distribuitor buc. 2
- idem hidraulic buc. 1
- Lichid amortizare kg. 10
- Plasă sirmă 1×10 kg. 178
- Piltie 80 mm buc. 25
- Ventil 8539 A buc. 1
- Zale cotite 1 1/4 Z 3 buc. 10
- Rulmenți 607 2 RS buc. 13
- idem 6000 2 RS buc. 10
- idem 6217 buc. 1
- idem 6220 buc. 2
- idem 6314 buc. 1
- idem 6410 buc. 2
- idem 7315 K buc. 1
- idem 3202 P buc. 7
- idem 3203 buc. 8
- idem 1205 K buc. 18
- idem 2220 K buc. 1
- idem 1306 buc. 5
- idem 2312 K buc. 1
- idem 2313 buc. 4
- idem NU 232 buc. 1
- idem NU 2207 buc. 3
- idem NU 2316 buc. 1
- idem 22212 buc. 2

- idem 22217 buc. 10
- idem 21313 buc. 2
- idem 51201 buc. 2
- idem 6313 F buc. 14
- idem 6002 CF buc. 11
- idem 1205 K+H buc. 4
- idem 6012 buc. 423
- idem 6201 buc. 2400
- idem 6209 buc. 50
- idem 6210 buc. 100
- idem 6213 buc. 15
- idem 6214 buc. 25
- idem 6302 buc. 100
- Rulmenți 6303 buc. 700
- idem 6310 buc. 60
- idem 6312 buc. 500
- idem 6313 buc. 16
- idem 6316 buc. 700
- idem 6404 buc. 17
- idem 6405 buc. 300
- idem 6406 buc. 400
- idem 6408 buc. 3500
- idem 6413 buc. 5
- idem 1206 K buc. 30
- idem 1208 K buc. 10
- idem 1211 K buc. 80
- idem 1217 buc. 6
- idem 1308 K buc. 4
- idem 1309 K buc. 95
- idem 1311 buc. 18
- idem 1313 buc. 10
- idem 2306 buc. 5
- idem 2311 buc. 27
- idem 2311 K buc. 18
- idem 2313 K buc. 70
- idem NU 2305 buc. 7
- idem NU 3020 K buc. 18
- idem 6012 R 12 buc. 6
- idem 6013 R 13 buc. 13
- idem 6016 R 16 buc. 1

— idem 6017 R 17 buc. 1	
— idem 6020 R 20 buc. 1	
— idem 6407 R 62 buc. 7	
— idem 30219 R 74 buc. 1	
— idem 32212 R 75 buc. 1	
— idem 30306 R 79 buc. 10	
— idem 30305 R 81 buc. 56	
— idem 7215 R 87 buc. 1	
— idem 32210 R 92 buc. 1	
— idem 32211 R 93 buc. 2	
— idem 32213 R 95 buc. 2	
— idem 51108 R 133 buc. 10	
— idem 2312 R 146 buc. 2	
— idem 51115 R 158 buc. 12	
— idem 51118 R 160 buc. 2	
— idem 51213 R 181 buc. 8	
— idem M 4 212 R 182 buc. 14	
— idem M 4 213 R 187 buc. 10	
— idem M 3206 R 192 buc. 1	
— Bucse rulmenți stg. H 310 buc. 8	
— idem H 206 buc. 30	
	
— Rulmenți seria :	
— 3528 buc. 1	
— 4637 buc. 7	
— 32215 buc. 5	
— 32209 buc. 10	
— 6201 buc. 4	
— 6206 buc. 10	
— 6210 buc. 10	
— 32216 buc. 4	
— 20703 buc. 7	
— 6306 buc. 8	
— 22313 buc. 4	
— 1307 buc. 5	
— 30213 buc. 4	
— 6017 buc. 1	
— 7211 buc. 5	
— cruci cardan buc. 25	
— 977—900 buc. 28	
— 6315 buc. 29	

— 7815 buc. 15
— 7610 buc. 10
— 32308 buc. 5
— 807813 buc. 20
— 32319 buc. 50
— 6316 buc. 8
— 202 buc. 30
— 22324 buc. 4
— 6314 buc. 20
— 32319 buc. 4
— 6304 buc. 50
— 6315 buc. 10
— 32316 buc. 4
— 32314 buc. 10
— 676901 buc. 10
— 986711 buc. 4
— 32312 buc. 10
— 804701 buc. 30
— 6020 buc. 80
— 30306 buc. 30
— 31309 buc. 20
— 3214 buc. 6
— 7510 buc. 20
— Geam cabină spate buc. 50
— Placă cercel arc 113 buc. 8
— Ghid supapă admisie evac. 113 buc. 50
— Geam auto 458—495 buc. 81
— Săbie reglaj capace 113 buc. 32
— Turbină ppă. apă SR 113 buc. 54
— Cardasă pinion atac SR 113 buc. 3
— Balamale uși SR 113 buc. 37
— Suport motor față SR 113 buc. 5
— Pirghie fuzetă sig. M 461 buc. 49
— Fulie arbore cotit SR 131 buc. 6
— Corp supapă joasă presiune MC 5 buc. 21
— Furtun S 1 500 buc. 20

— Corp supapă presiune MC 5 buc. 32
— Role lagăr /vagoneti buc. 515
— Becuri electrice 120—30 buc. 200
— Pinză hesian ml. 45,5
— Indicator curent ulci buc. 250
— Pirghie debratare IMS buc. 10
— Bulon roată față SR buc. 200
— Tampon elastic (motor SR 113 buc. 150
— Tampon elastic motor SR 113 buc. 150
— Jiglere buc. 300
— Releu semnalizare buc. 100
— Membrană pompă benzină buc. 50
— Con exterior supapă adm. SR 113 buc. 50
— Culbutori SR 113 buc. 29
— Garnituri cilindri SR 113 buc. 500
— Pinion sateliți buc. 50
— Sateliți 101051 buc. 10
— Corp pompă benzină buc. 15
— Ferodou textil buc. 30
— Miner CP 29 buc. 2
— Garnituri cauciuc CP 29 buc. 10
— Miner CP 29 buc. 15
— Pastilă arc CP 29 buc. 48
— Arc bulon CP 29 buc. 27
— Corp distribuitor CP 29 buc. 27
— Arc CP 29 buc. 222
— Bucșă răsucire CP 29 buc. 25
— Ax rotor CP 29 buc. 9
— Bucșă centru CP 29 buc. 21
— Corp robinet CP 29 buc. 3
— Garnituri CP 29 buc. 19
— Clinchet CP 29 buc. 40
— Inel etanșare CP 29 buc. 7

— Dop. filetat CP 29 buc. 14
— Nipluri CP 29 buc. 10
— Inel dințat CP 29 buc. 21
— Miner CP 29 buc. 5
— Manetă pornire CP 29 buc. 6
— Plăci refulare CP 29 buc. 14
— Robinet aer CP 29 buc. 4
— Supapă CP 29 buc. 25
— Plăci supapă CP 29 buc. 24
— Garnituri CP 29 buc. 20
— Nipluri CP 29 buc. 16
— Genți 450416 buc. 2
— Bloc șamot CO-II-123 kg. buc. 10
— idem CA-II-148 kg buc. 10
— idem cal. II 254 kg. buc. 1
— Lină nevopsită buc. 144
— Pungi celofan buc. 154870
— Tub PVC Ø 4 m. 2 800
— Plăcuțe vidia BK 8 buc. 800
— Finet imprimat 0800 m 3 000
— Pivotal 101229 buc. 18
— Axă roți 234 buc. 7
— Inel etanșare C 52906 buc. 160
— Chiulasă joasă presiune C 53701 buc. 4
— Supapă princ. excavator 0305 buc. 60
— Arc refulare presiune exc. 03—05 buc. 100
— Inele etanșare exc. 03—05 buc. 100
— Amortizor compresor buc. 50
— Inel etanșare supapă compresor buc. 30
— Chiulasă joasă presiune C 52701 buc. 4
— Supapă princ. excavator 03—05 buc. 60
— Arc refulare j. presiune exc. 03—05 buc. 100

- Inele etanșare exc. 03—05  
buc. 100

---

- Amortizor compresor  
buc. 50

---

- Inel etanșare supapă comp.  
buc. 30

---

- Disc etanșare C. 51106  
buc. 60

---

- Arc aspirație C 52903  
buc. 100

---

- Inel etanșare 52905  
buc. 150

---

- Sertar c-dă exc. 03—05  
buc. 25

---

- Axă oame excavator  
buc. 10

---

- Amortizor excavator 05  
buc. 4

---

- Scaun supapă C 52901  
buc. 20

---

- idem C 53001 buc. 30

---

- Amortizor 53002 buc. 100

---

- Arc aspirație buc. 80

---

- Flanșe elastic SR 113  
buc. 150

---

- Articulație direcție exc.  
101202 buc. 15

---

- Nucă exc. 106009 buc. 8

---

- Radiator apă SR 131  
buc. 2

---

- Arc Ø 32 exc. 05 buc. 4

---

- Gresoare buc. 80

---

- Piesă uzură E 6225015707  
buc. 35

---

- Pană lat. stg. dr. concasor  
buc. 16

---

- Suport E 6212010309 A  
buc. 99

---

- Placă blindaj 1091223  
buc. 16

---

- Rotor cu ax 913174 buc. 2

---

- Ax exc. 102003 buc. 4

---

- Coroană diferențial 101037  
buc. 1

---

- Manșon 101258 buc. 6

---

- Miez stg. 106021 buc. 5

---

- Rolă diferențial 10126  
buc. 2

---

- Blindaj corp arc buc. 30

---

- Buton G. 15 buc. 10560

---

- Ocheți inimioară buc. 5 770

## abonați!

### CUNOAȘTEȚI RĂSPUNSURILE LA URMĂTOARELE ÎNTREBĂRI ?

● Care sînt partenerii potențiali în tranzacții internaționale? Cum se încheie și cum se derulează contractele internaționale? Care sînt modalitățile de decontarea prețului în operațiunile de comerț exterior?

● Cum a evoluat conjunctura mondială în anul 1975? Care sînt tendințele economiei mondiale? Cum se prezintă situația economică a fiecărei țări?

● Care sînt normele de drept privind încadrarea în muncă, detașarea și transformarea personalului? Cum se încheie și cum se desface contractul de muncă? Care este răspunderea personalului — de toate categoriile — privind încălcarea obligațiilor de muncă?

● Cum se întocmește studiul tehnico-economic și devizul de execuție privind investițiile? Care sînt normele de drept privind contractele de proiectare, întrepriză și de livrare a utilajelor necesare investițiilor? Cum se recepționează și cum se decontează lucrările de investiții?

Întrebările de mai sus sînt numai cîteva din cele care se ridică curent în cele trei domenii importante de activitate a oricărei unități economice: investiții, comerț exterior și personal.

La aceste întrebări, și la multe altele, veți găsi răspunsuri documentate în lucrările pe care le editează în 1976 revista noastră:

- **RELAȚIILE ECONOMICE INTERNAȚIONALE — DREPTUL COMERȚULUI INTERNAȚIONAL (2 VOLUME — 40 LEI)**
- **CONJUNCTURA ECONOMIEI MONDIALE (30 LEI)**
- **RAPORTURILE DE MUNCĂ (2 VOLUME — 40 LEI)**
- **LEGISLAȚIA INVESTIȚIILOR (20 LEI)**

Veți da dovadă de un ascuțit spirit de prevedere asigurîndu-vă din timp primirea lor, pe bază de comenzi ferme.

Comanda — cu plata anticipată — va fi expediată pe adresa: „Revista economică”, București, 22, Calea Dorobanți, 25.

Suma va fi remisă în cont ISIAP (Piața „Scintei”, nr. 1), nr. 64 51 30 152, BNRSR — Filiala sectorului I București.



## ADAS VĂ RECOMANDĂ:

- **Asigurarea mixtă de viață**
- **Asigurarea mixtă de viață și suplimentară de accidente**
- **Asigurarea familială mixtă de viață**
- **Asigurarea mixtă de viață cu pensie pentru urmași**
- **Asigurarea de rentă pe timp limitat**
- **Asigurarea cu termen fix**
- **Asigurarea viageră de deces**
- **Asigurarea complexă a elevilor**
- **Asigurarea de accidente corporale**
- **Asigurarea familială de accidente**
- **Asigurarea de accidente „Turist”**
- **Asigurarea complexă a gospodăriilor persoanelor fizice**
- **Asigurarea pentru avarii auto**

Relații suplimentare în legătură cu oricare din aceste forme de asigurare se pot obține de la unitățile ADAS

## UNELE CONSTATĂRI ALE ARBITRAJULUI DE STAT AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI PRIVIND MODUL DE EXECUTARE A TRANSPORTURILOR FEROVIARE ȘI RUTIERE DE MĂRFURI

În ziua de 6 martie 1976, a avut loc în sala de festivități a Regionalei C.F.R. București, **CONSFĂTUIREA**, organizată de Arbitrajul de stat al municipiului București, din însărcinarea conducerii Ministerului de Justiție și sub îndrumarea Comitetului municipal P.C.R. și cu sprijinul conducerii Regionalei C.F.R. București, în prezența delegațiilor: Comitetului municipal P.C.R., tov. ing. Ionică Cristea, primului arbitru de stat, tov. consilier Aurora Popescu, Consiliului sindical municipal, tov. Florea Marin și conducerii Regionalei C.F.R. București, tov. Gh. Mocofanu, la care au participat cadre de conducere, din compartimentul transporturilor și din oficiile juridice, delegați din numeroa-

se întreprinderi și instituții din Capitală.

În cuvântul de deschidere, tov. dr. N. Petrescu, arbitru de stat șef al Arbitrajului de stat al municipiului București, a arătat că aceasta este cea de-a XIV-a consfătuire din cele organizate de Arbitrajul de stat al municipiului București, în cei 25 de ani de activitate ce se împlinesc la 16 iunie 1976.

S-a prezentat un referat pe tema: „Deficiențe în executarea contractului de transport de mărfuri feroviar și rutier constatate cu prilejul soluționării litigiilor” întocmit de tovarășul Paul Mihăilescu, arbitru de stat, în care s-a pus accentul pe caracterul prejudiciabil pentru economie al unor

fenomene negative, generate de executarea necorespunzătoare a obligațiilor derivând din contractul de transport.

Materialul prezentat a constituit nu numai semnalarea existenței unor deficiențe în activitatea cărăușului sau a beneficiarilor acestuia, ci a prilejuit discutarea unor aspecte legate în principal de imobilizarea vagoanelor, prezentându-se numeroase propuneri, de către referent și delegații înscriși la cuvânt, în vederea remedierii acestor deficiențe, propuneri ce urmează a fi analizate de organele de resort (lista propunerilor rămânând deschisă).

În continuare, publicăm referatul prezentat de tovarășul PAUL MIHĂILESCU.

Arbitrajul de stat, ca organ specializat investit cu atribuțiile de jurisdicție necesare pentru asigurarea respectării și întăririi disciplinei contractuale în relațiile dintre organizațiile socialiste, înregistrează în expresia juridică a litigiilor, fenomenele negative ivite în desfășurarea activităților economice ale întreprinderilor. În anul 1975 s-au format la Arbitrajul de stat al municipiului București 5 341 dosare, pronunțându-se 3 548 hotărâri. Din aceste dosare, un număr de cca 1 400 aveau ca obiect probleme legate de modul de executare a obligațiilor derivând din contractul de transport de mărfuri, ceea ce reprezintă un procent superior ponderii pe care ramura transporturilor o deține în economia națională, fapt ce demonstrează necesitatea întăririi preocupării tuturor organelor de resort pentru a se acționa în vederea asigurării respectării, cu mai mare strictețe, a legalității socialiste în acest sector și justifică oportunitatea consfătuirii care a avut loc.

În analiza deficiențelor constatate cu prilejul soluționării litigiilor, opțiunea noastră în prezentarea diferitelor aspecte, va fi determinată de dorința de a examina cauzele reale, cu rădăcinile lor, din aria fenomenului economic, pentru a contribui în acest fel, pe linia sarcinilor ce ne revin, la configurarea premiselor necesare fundamentării intervenției factorilor de decizie, pentru înlăturarea acestor cauze.

Ne propunem să analizăm, de asemenea, și deficiențele ce s-au manifestat, la nivelul Arbitrajului de stat al municipiului București, în munca de soluționare a litigiilor, precum și unele aspecte negative, ale colaborării părților angajate în aceste litigii pentru realizarea adevărului material și al promovării unor soluții juste.

În sectorul transportului feroviar de mărfuri, cele mai importante cauze — prin numărul litigiilor în care s-au constatat, fapt ce indică frecvența lor mare, ca și gravitatea consecințelor pe care le implică, sînt, în cadrul nesocotirii de către organizațiile de transport feroviar a obligațiilor ce le incumbă conform contractului de transport, următoarele:

● **Executarea cu întârziere a transportului.** Atît în legislația noastră specifică — ne referim la prevederile art. 56 din Regulamentul C.F.R./1929 și art. 3/pct. 1—3 din TLM partea I — cit și în reglementările internaționale la care a aderat și țara noastră — înțelegem dispozițiile art. 14 din Convenția S.M.G.S. și art. 11 din Convenția C.I.M. — se stabilesc termene precise pentru executarea transportului de mărfuri feroviar.

Respectarea acestor termene are o foarte mare importanță, atît pentru implicațiile răsfrinte în aria relației de furnizare, sub aspectul pagubelor rezultate din degradarea mărfurilor sau neîndeplinirea în mod corespunzător a sarcinilor de livrare și a antrenării răspunderii res-

pective, cît și pentru consecințele care se regăsesc în însăși activitatea căilor ferate, sub aspectul neasigurării optimizării transporturilor, a nerealizării eficienței economice preliminate.

Or, în numeroase cazuri, s-a constatat, mai cu seamă în cazul exporturilor de legume și fructe, că organizațiile de transport nu respectă aceste termene (de ex. dos. 447/1975 ș.a.) depășirea termenului de executare a parcursului intern determinînd degradarea produselor și respectiv nerealizarea exportului, păgubindu-se economia națională cu diferența între valorificarea la intern, pe preț scăzut, a produselor și prețurile facturate la extern, precum și cu diminuarea corespunzătoare a fondului de marfă exportabil și nerealizarea fondului valutar corespunzător.

Această deficiență nu este nouă și pentru remedierea ei s-a prevăzut la pct. 1 din Programul de măsuri pentru îmbunătățirea utilizării mijloacelor de transport feroviar, auto și pe apă, aprobat prin H.C.M. 425/1975 ca în graficul de circulație din perioada 1975—1976 să se prevadă trenuri specializate pe unele linii magistrale, astfel ca timpul de circulație al acestora, să nu depășească 36 ore.

Trebuie arătat însă că această abatere contractuală este favorizată și de faptul că organizația de transport nu a aplicat, cu toată fermitatea, dispozițiile art. 102

din Codul muncii, neantrenând răspunderea materială a celor vinovați de întârzierea executării transportului.

Consecințele acestei deficiențe se regăsesc, cu aspecele lor negative, nu numai în neajunsurile rezultate prin imobilizarea mijloacelor de transport, ci și în sfera relațiilor de furnizare, aflate în strînsă conexiune cu relația de transport. Astfel, beneficiarii transporturilor care cumulează și calitatea de beneficiari ai unor livrări de utilaje sau de diferite materii prime sau materiale, se văd expuși la plata de penalități pentru nerespectarea termenelor de montare a utilajelor respective sau de livrare a produselor ce trebuiau obținute din materialele ce li s-au expediat, dar nu s-au eliberat la timp de către căraș, fără ca în actuala redactare, legislația în materia transportului feroviar de mărfuri să ofere suportul juridic necesar antrenării răspunderii plene a cărașului pentru prejudiciile aduse prin aceste întârzieri.

Prin prisma art. 78 din Regulamentul de transport, despăgubirile ce se pot acorda în această situație nu pot depăși contravaloarea taxei de transport decât în situația în care, ca efect al întârzierii executării transportului, încărcătura a fost degradată sau alterată.

În celelalte cazuri, cînd paguba înregistrată de beneficiarul transportului rezultă din penalitățile pe care acesta le suportase ca urmare a faptului că nu-și putuse onora în termen angajamentele contractuale asumate față de partenerii săi din contractul de livrare de produse sau de antrepriză, este dificil de găsit un temei juridic adecvat construirii răspunderii cărașului.

S-ar putea recurge, de pildă, la prevederile art. 30 din Legea nr. 71/1969 care abrogînd orice dispoziții contrarii, deci și cele ce sînt în contradicție cu dispozițiile art. 21 din această lege, potrivit căroră partea care nu și-a executat corespunzător obligațiile contractuale asumate datorează daune și penalități, ar permite obligarea cărașului la plata de despăgubiri pentru întârzierea contractului de transport, sau chiar de penalități.

Pentru realizarea principiului egalității părților și pentru a stimula mai puternic pe căraș să-și îndeplinească obligația de a efectua transportul mărfurilor în temenele stabilite, credem că se impune abrogarea art. 78 din Regulamentul de transport și completarea art. 3 din TLM, partea I, cu mențiunea că în cazul în care cărașul nu-și execută în termenul stabilit obligația de transport a mărfii, să se aplice aceleași locații-penalități sau același sistem de sancționare-desdăunare ca și în cazul neoperării în termenul liber tarifar al vagoanelor de către beneficiari.

În acest fel, beneficiarii transporturilor întîrziate, care au suferit prejudicii de orice fel prin neprimirea mărfii la timp, se vor putea despăgubi direct prin intermediul acestor locații-penalități, utilizînd un aparat probator simplificat, fiind vorba de o culpă contractuală a cărașului. Pe de altă parte, în acest mod se creează posibilitatea angajării răspunderii cărașului pentru depășirea termenului de transport, respectiv pentru imobilizarea vagoanelor, chiar din oficiu, în numele interesului general al economiei, chiar dacă beneficiarul din contractul de transport întîrziat nu ar fi suferit nici un prejudiciu.

● O altă deficiență, care a generat cele mai numeroase litigii — aproximativ 1000 dosare, ceea ce reprezintă cca 70% din totalul dosarelor cu profil de transporturi — constă în **executarea necorespunzătoare a contractului de transport de către căraș**, prin neasigurarea integrității mărfurilor transportate.

Această deficiență s-a materializat fie prin punerea la dispoziție a unor vagoane inapte pentru transportul de mărfuri, ale căror defecte constructive nu erau aparente, cum ar fi de pildă neetanșeitarea vagoanelor, deși erau destinate transportului de cereale, fie utilizarea de căraș cînd sarcina etanșezării vagoanelor îi revenea prin dispoziție specială — cazul încărcărilor de cereale din stația C.F.R. Constanța Port, conform art. 63 din Ord. MTT nr. 257/25.XI.1969 — a unor vagoane deschise, avînd sistemele de închidere defecte (dos. 2671/1975).

Aceeași abatere s-a manifestat prin lipsa de supraveghere a mărfurilor pe timpul transporturilor, ceea ce a permis unor răufăcători, prin violarea mijlocului de transport, accesul la marfă și sustragerea din conținutul vagoanelor a unor importante valori materiale. Fapt mai grav, unele din aceste susurageri, așa cum relatea presa cotidiană, s-au efectuat chiar de unii lucrători incorecți din rețeaua feroviară. Remedierea acestei deficiențe poate și trebuie să fie realizată prin adoptarea de măsuri energice de întărire a vigilenței organelor feroviare de pază și control.

Nu puține litigii au relevat și lipsa de preocupare a cărașului pentru menținerea pe timpul transportului a calității inițiale a produselor transportate, mai ales în cazul transporturilor de coletărie, tocmai acel gen de transport care solicită o participare mai largă a cărașului prin alegerea mijlocului de transport, încărcarea și fixarea mărfurilor în vagon, ținîndu-se seama de formatul, greutatea, structura și natura acestora. Astfel, produse ale întreprinderilor de vopsele, ambalate în damigene sau recipiente din

material plastic, s-au așezat alături sau peste baloturi de țesături, produse dure, din metal, lingă mărfuri fragile, ceea ce chiar în regim de mers normal, datorită trepidațiilor, a avut ca efect inevitabil coliziunea și deplasarea coletelor, soldate cu importante pierderi materiale. (dosar nr. 4580/1975).

În asemenea situații, despăgubirile acordate de către organul arbitral nu rezolvă deficiențele. Transferarea echivalentului bănesc al prejudiciului de la beneficiarul transportului la căraș nu acoperă și lipsa creată în fondul de mărfuri al țării. De aceea, nerespectarea obligațiilor impuse cărașului de art. 29 din legea calității produselor, are consecințe grave care reclamă și în acest sector creșterea gradului de profesionalizare și a spiritului de răspundere.

Pentru remedierea deficiențelor menționate mai sus, apar necesare noi inițiative, cum ar fi, de exemplu, obligarea organizațiilor de transport feroviar în sarcina căroră s-au reținut asemenea abateri, de a comunica organelor arbitrale, în termen de 60 de zile de la comunicarea hotărîrilor, măsurile luate pentru evitarea pe viitor a situațiilor generatoare de daune și recuperarea acestora de la cei vinovați.

● Un alt aspect al neexecutării contractului de către căraș îl constituie **neeliberarea mărfurilor destinatarului, fie ca urmare a pierderii acestora (practic cazuri mult mai rare), fie ca o consecință a predării lor către alți destinatari „găsiți” de către căraș (cel mai adesea).**

Această deficiență, deși aparent benignă, deoarece de cele mai multe ori nu implică decât un transfer de marfă, de la o organizație socialistă (destinatara indicată în scrisoarea de transport) la alta (destinatara „găsită” de căraș) ridică, totuși, numeroase probleme de ordin planic și juridic.

Astfel, în cazul produselor ce intră în categoria celor pentru care se emit repartiții sau balanțe, o atare redirejare de mărfuri creează în mod inexorabil perturbații în activitatea de planificare a economiei ca și în desfășurarea procesului de producție al întreprinderilor.

Organizațiile socialiste căroră li s-au repartizat mărfurile „redistribuite” altera de către căraș își vad anulat efortul de aprovizionare fiindu-le penclitată posibilitatea realizării sarcinii de plan pentru îndeplinirea căroră li se expediaseră de furnizor produsele respective, dacă nu li se completează printr-o nouă livrare necesarul rămas descoperit, ca și cum furnizorul la rîndul lui ar avea stocuri ineputabile. Pe de altă parte, uneori organi-



zațiile care au primit aceste produse de la căraș, dacă identifică furnizorul, deși nu se grăbesc, achită contravaloarea produselor (uneori) și profită din plin de eroarea cărașului, fie permițându-și o relaxare față de normele de consum (acum au de unde) fie o depășire de plan aducătoare de prime.

Pe plan juridic s-a ajuns la concluzia că primirea unor produse, din categoria celor pentru care se emit repartiții sau balanțe, care are la bază eroarea cărașului, trebuie considerată ca o operațiune nulă, nevalabilă, care nu poate fi înscrisă sub nici o formă într-un raport de furnizare.

Dar, soluția juridică de nerecunoaștere a caracterului de „fapt împlinit” și de obligarea cărașului considerat culpabil pentru neexecutarea corespunzătoare a transportului, la plata de despăgubiri, nu are darul de a satisface pe economiști. Adevărata soluție ar consta în obligarea unității „găsite” de căraș de a nu primi nici o marfă care nu-i aparține, respectiv care nu a făcut obiectul unui contract sau unei comenzi de livrare, în care nu figurează ca destinatară în documentul de transport, prevederile art. 49 din Regulamentul de transport urmînd a fi aplicate numai în cazul destinatarilor indicați în scrisoarea de trăsură.

Dacă totuși marfa a fost primită, unitatea care a recepționat-o trebuie să fie obligată s-o preia în custodie, anunțînd neîntîrziat pe furnizorul expeditor, pentru ca acesta să dispună redirecționarea mărfii, desigur pe spezele cărașului. În situația în care marfa primită a fost consumată în producție, unitatea respectivă trebuie să fie obligată să anunțe organul coordonator de balanță sau investit cu emiterea repartițiilor. Actuala legislație nu conține reglementări adecvate pentru promovarea unor atare soluții.

Dacă învederăm că numai în fața acestui organ arbitral, într-un singur sector, al produselor petroliere, s-au înregistrat în anul 1975 peste 30 asemenea cazuri, implicînd valori de sute de mii de lei, dimensiunea acestei probleme capătă relieful ei real. De aceea propunem ca această problemă să stea în atenția celor însărcinați cu elaborarea contractului de transport feroviar.

● În afara acestor deficiențe majore, litigiile arbitrale au prilejuit constatarea că și în alte situații organizațiile de transport nu și-au respectat obligațiile contractuale asumate, ori au încălcat prevederile legale. Au fost, de exemplu, cazuri, este adevărat cu mult mai puține decît în anii precedenți, cînd s-au stabilit și încasat taxe de transport în plus, mai mari decît cele datorate, ori la calcularea locațiilor nu s-au avut în vedere prevederile Ord. MTTc 134/144/1971 de a

se acorda un al doilea termen de avizare în cadrul vagoanelor puse la dispoziție pentru descărcare cu o întîrziere mai mare de 4 ore față de ora avizată sau nu s-a ținut seama de caracterul obiectiv, evident, expresie tipică a forței majore, cum au fost inundațiile din luna iulie 1975, care a determinat depășirea termenelor de încărcare-descărcare, stabilindu-se în mod formal locații (cazul dos. 5227/1975), deși prin aceasta nu se respectau prevederile art. 10/1 TLM.

S-au mai ivit situații în care calea ferată a stabilit locații pentru perioada dintre depunerea cererii de repredare și aprobarea acesteia de către organele de resort, încălcîndu-se prin aceasta dispozițiile art. 9/11 din TLM partea I (dosar 3886/1975). De asemenea, au mai fost situații cînd survenind o împiedicare la eliberarea mărfii, nu s-a procedat potrivit art. 69 din Regulamentul de transport, în sensul că nu s-a anunțat neîntîrziat stația de expediere pentru a lua legătura cu expeditorul și a primi dispoziții din partea acestuia privitoare la situația transportului, ocazionîndu-se în acest mod prelungirea nejustificată a imobilizării mijlocului de transport.

Uneori stația C.F.R. deși înștiințată de destinatar de existența unor lipsuri, situație care reclamă ca verificarea să se facă în prezența cărașului, aceasta nu și-a trimis delegat, ca să procedeze conform art. 54 din regulament, ceea ce a avut ca efect o altă imobilizare a vagoanelor aflate în această situație. În paranteză arătăm o altă lacună a legislației, neprevăzîndu-se un termen precis în care cărașul este ținut să răspundă la convocarea destinatarului, prin trimiterea unui delegat. Într-un alt dosar (4817/1975) o cisternă din dotarea MICH, fiind expediată pentru efectuarea reviziei, după ce a rătăcit prin țară aproape o lună, s-a reîntors la expeditor, dar cu revizie nefăcută.

Trecînd la modul în care beneficiarul își respectă obligațiile derivînd din contractul de transport, trebuie să arătăm că principala deficiență a acestuia constă în nerespectarea termenului de încărcare-descărcare, numărul cazurilor de imobilizare a vagoanelor menținîndu-se încă ridicat; fenomenul se manifestă mai cu seamă pe plan orizontal, în sensul că a crescut numărul unităților care au înregistrat locații, decît pe plan vertical, numărul unităților cu ore numeroase la locații fiind în scădere. În categoria din urmă, se poate cita cazul întreprinderii Combustibilul și al Trustului de construcții industriale și agrozootehnice. În schimb, în sectorul I.L.F., numărul litigiilor pendinte în fața acestui organ arbitral au scăzut, înregistrîndu-se numai două cazuri de imobilizare a vagoanelor.

Referitor la această deficiență, este necesar să arătăm că ea constituie, prin consecințele sale, una dintre abaterile grave de la prevederile contractului de transport. Deși în cincinalul 1971—1975 calea ferată a fost dotată cu 22,22 mii vagoane de marfă în echivalent pe 4 osii, creșterea vertiginoasă a producției a determinat o sporire considerabilă a necesității de transport, astfel că se impune cu și mai mare acuitate utilizarea cît mai rațională a mijloacelor de transport, respectiv optimizarea la cel mai înalt grad a transporturilor.

Privită în acest context, problema nerespectării termenelor de încărcare-descărcare a vagoanelor capătă semnificația ei reală. Astfel, prin imobilizarea vagoanelor anulîndu-se eforturile depuse pentru optimizarea transporturilor, problemă esențială în economia noastră, se crează mari dificultăți fluxului de mărfuri, efectele negative resimțîndu-se pe arii largi ale economiei, iar prin plata de locații, importante sume se transferă din fondul de producție la bugetul de stat, fiind scoase din circuitul activ, în cazul în care nu sînt recuperate de la cei vinovați. De aceea, se justifică din plin măsurile inițiate prin H.C.M. nr. 425/10.V.1975, pentru combaterea imobilizării vagoanelor și realizării unei eficiențe sporite.

Deși există reglementări legale de stabilire și materializare a răspunderilor pentru imobilizarea vagoanelor — ne referim la dispozițiile art. 21 din Legea nr. 71/1969 și art. 3 din H.C.M. nr. 306/1970 — accentul punîndu-se însă greșit pe plata locațiilor, deoarece consecințele reale și grave pentru economie le prezintă neexploatarea mijloacelor de transport la indicii optimizați — nu ne sînt cunoscute cazuri în care să se fi recuperat efectiv de la cei vinovați o parte din prejudiciile produse economiei.

Poate nu ar fi lipsită de interes abordarea problemei locațiilor și din alt unghi. Dacă se pleacă de la premisa că funcția esențială a locațiilor este aceea de sancțiune, cu finalitatea ei profilactică și nu de despăgubire, valoarea locațiilor neoperînd daunele rezultate din imobilizarea vagoanelor și că în actualul sistem locațiile virîndu-se la bugetul de stat nu echilibrează pierderile de randament ale cărașului, se constată că ar fi mai eficientă o altă formă de recuperare, aceea de tarifare — ca în cazul transporturilor auto bunăoară — în care să primeze ideea de despăgubire, de realizare a echivalentului exact al imobilizării.

În acest caz — al tarifării imobilizărilor la costul utilizării — sumele obținute se vor regăsi direct în patrimoniul cărașului, ceea ce constituie un factor ce nu

trebuia neglijat, iar la beneficiar plata tarifului nu va afecta activitatea „generală” a acestuia, ci va influența numai prețul de cost al operației ce a inclus utilizarea nerațională a vagoanelor respective, feromen mai ușor de sesizat și de stăpânit.

Bineînțeles că această formă de desdăunare, directă și echivalentă nu s-ar putea aplica decât în cazul în care numărul de vagoane ar fi suficient, în sensul că ar depăși cu 10% solicitările preliminate, și când pentru înlăturarea pericolului ca prin acest sistem să nu se mai realizeze stimularea beneficiarilor pentru folosirea rațională a mijloacelor de transport, se vor stabili noi metode și mijloace de cointerensare a beneficiarilor.

Din literatura de specialitate cunoaștem că un astfel de sistem este încercat în prezent în R.S. Cehoslovacă.

Tot cu imobilizarea vagoanelor s-a soldat și refuzul nejustificat al unor beneficiari de a descărca vagoanele și a le returna expeditorilor (ca în dosarul nr. 4054/1975, IPRAICOOP — ICVA) sau neîntocmirea corectă a documentului de transport de către beneficiar (dosarul nr. 2254/1975).

În sfârșit, s-au mai constatat cazuri în care imobilizarea vagoanelor a fost determinată de lipsa de colaborare dintre căraș și beneficiarii săi. Astfel, stațiile de cale ferată încheie contracte cu diverși beneficiari pentru folosirea liniilor industriale. În cazul în care rulajul de mărfuri justifică o atare măsură, unii dintre acești beneficiari sînt dotați cu locomotive de manevră proprii.

În situațiile în care caracteristicile de exploatare a complexului feroviar respectiv nu permite decât utilizarea unui număr limitat de locomotive de manevră pentru deservirea beneficiarilor de linii industriale, cărora din acest motiv sau din altele, nu li s-au repartizat locomotive proprii de manevră, stația de cale ferată dă dispozițiuni pentru ca locomotivele de manevră admise, să deservească și celelalte unități beneficiare. Aceste dispoziții, considerate ca avînd numai un caracter de recomandare, nu sînt traduse în viață în mod responsabil și organizat, astfel că manevra vagoanelor pentru beneficiarii care nu au și nu pot avea locomotive proprii, se face după bunul plac al mecanicilor de locomotivă.

Nu este greu de imaginat consecințele unei atari situații, cu repercusiuni directe asupra optimizării transporturilor (cazul stației C.F.R. Sebeș — Întreprinderea de hîrtie Petrești sau al stației C.F.R. Ciorogirla — Trustul de instalații și lucrări de izolații).

Pentru remedierea acestei situații, propunem ca în toate contractele ce se încheie de către stațiile de cale ferată cu

beneficiarii liniilor industriale dotați cu locomotive de manevră, să se insereze o clauză care să prevadă obligativitatea anexării la acest contract a convenției privind efectuarea manevrei pentru sub-beneficiarii indicați de stație, în care să fie menționate orarii și grafice, precum și obligațiile și răspunderile părților.

Bineînțeles că, situațiile expuse nu epuizează gama deficiențelor beneficiarilor de transporturi avînd ca rezultat imobilizarea de vagoane, dar timpul afectat prezentei nu ne permite înfățișarea și a altor cazuri.

Nu putem încheia acest capitol al deficiențelor din sectorul feroviar, fără a aminti, totuși, și un fenomen pozitiv și anume reducerea considerabilă a cazurilor de încălcare a Instrucției de planificare a vagoanelor și respectiv a prevederilor H.C.M. nr. 57/1952 ca rezultat al măsurilor luate în ultima vreme pentru corelarea capacităților de transport cu cerințele de aprovizionare și desfacere la nivelul fiecărei organizații socialiste.

Între aceste măsuri figurează și obligația furnizorilor și beneficiarilor ca la încheierea contractelor economice de livrare să respecte relațiile de transport rezultate din programele de optimizare a transporturilor pentru produsele supuse optimizării.

● Trecînd la analiza deficiențelor în sectorul transporturilor de mărfuri auto, este de remarcă faptul că în comparație cu transporturile similare feroviare, acestea apar mult mai puțin numeroase (relația 1/5) înregistrîndu-se numai aproximativ 200 litigii în care au figurat ca părți diferite organizații de transport auto de mărfuri din Capitală și anume Întreprinderea de transporturi auto București, Întreprinderea de transporturi auto comerciale, Întreprinderea de transporturi auto internaționale, Întreprinderea de transport Bucureștii Noi

Din aceste litigii cca 60% au fost determinate de lipsuri cantitative, aproximativ 20% de lipsuri calitative, iar restul de alte abateri (taxe de transport refuzate injust la plată, ori greșit calculate, penalități pentru nerespectarea contractului de transport, accidente de circulație etc.). Rezultă, așadar, că principala deficiență în acest sector o constituie calitatea necorespunzătoare a prestației de către căraș.

Este de observat că lipsurile cantitative, care sînt cu mult mai frecvente decît cele calitative, nu afectează întreaga încărcătură, ci numai o parte a acesteia, neînregistrîndu-se nici un caz de lipsă totală. În multe cazuri, aceste lipsuri cantitative parțiale au ca explicație manifestă — cu toată strădania unora de a

prezenta altfel situația — neglijența sau incorectitudinea unor șoferi.

Dar, sînt și cazuri în care lipsa apare ca o consecință a unor erori de determinare cantitativă, ori de recepție. Oricum, lipsurile cantitative sînt generate de factori asupra cărora se poate și trebuie să se acționeze.

Pentru ușurarea determinării cantitative și eliminarea erorilor de cîntărire, se impune utilizarea unor ambalaje speciale, ușor de manevrat și rezistente la intemperii, prevăzute cu sisteme de închidere care să nu permită decât accesul controlat, asemănătoare ca funcționalitate cu containerele, dar mai ieftine, ce se pot realiza din material plastic sau saci impermeabili.

Apare necesară, de asemenea, instruirea conducătorilor auto în legătură cu operația de recepție și predare a mărfurilor și în general cu munca și răspunderea gestionarului, dat fiind că, potrivit art. 25 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, pe timpul transportului mărfurilor, șoferii sînt considerați gestionarii mărfurilor.

Ar fi utilă și generalizarea folosirii unui singur tip de cîntar la diferite depozite și baze.

Ca măsură intermediară, pentru evitarea degradării mărfurilor transportate în mijloace de transport deschise, ce sînt dotate numai cu prelate, trebuie îmbunătățit modul de folosire a prelatelor prin asigurarea unei depline etanșeități a acestora și prin fixarea lor prin sisteme de legături prevăzute cu sigilii, caz în care încălcarea făcîndu-se numai de expeditor, iar descărcarea numai de către destinatar, ar elimina recepția intermediară a cărașului și dubiul culpabilității în caz de lipsă.

La producerea acestor lipsuri cantitative concură și culpa beneficiarilor de transporturi, care, fie că nu determină corect marfa la expediere prin neutilizarea celor două criterii menționate de art. 12 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, fie că prin ambalajul utilizat, nu asigură securitatea mărfii pe timpul transportului.

În zona aceasta de confruntare a deficienței imputabile cărașului cu cele reținute în sarcina beneficiarilor, se plasează și utilizarea nerațională a mijloacelor de transport.

Se știe, că în domeniul transporturilor auto de mărfuri, eficiența maximă se realizează în parcursurile pe distanțe medii și scurte. Or, în mod repetat unele organizații socialiste expeditoare, cu concursul, bineînțeles, al organizației de transport, își organizează astfel activita-

tea de transport, expediind prin mijloace auto produsele la distanțe mari și foarte mari (dosarul nr. 2850/1975 — IPNC Sa-baru).

Utilizarea nerațională a mijloacelor auto, operă comună a cărașului și expeditorului, își mai găsește expresie și în faptul că mijloacele auto sînt folosite la transportul dintr-o localitate în alta, a unor mărfuri cu volum mare, greutate și valoare mică — ne referim la ambalaje goale — sau la alte produse care nu necesită acest gen de transport (dosarul nr. 5191/1975).

Credem că, întreprinderile de transport, abandonînd interesele înguste, trebuie să contribuie mai activ la înfăptuirea măsurilor de optimizare a transporturilor, de mărirea a eficienței acestora, asigurînd primatul intereselor generale ale economiei, prin refuzarea efectuării unor transporturi în condiții neeconomice, pentru economia țării. Sub acest aspect, ca și sub cele ce se vor mai releva, actuala legislație în materie de transporturi auto este deficitară. De exemplu, nu se precizează care este termenul de efectuare a diferitelor categorii de transporturi și sancțiunile în caz de nerespectare a acestuia; în problema constatării lipsurilor cantitative sau calitative, efectuată la destinație, problemă esențială în procesul de angajare a răspunderilor, deci de identificare și eradicare a fenomenului negativ respectiv, nu există o reglementare corespunzătoare, prevederile înscrise în dispozițiile art. 54 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 nu garantează îndeplinirea cerințelor prevăzute de art. 70 din același act normativ.

În adevăr, neimpunerea obligației ca la constatare să participe și un delegat al unității neinteresate, care să asigure prin prezența sa caracterul obiectiv și opozabil al consemnării situației de fapt, face posibil transferul de răspundere, prin convența cărașului și a destinatarului asupra furnizorului expeditor.

Recapitulînd deficiențele analizate mai sus, atît cele din sectorul transportului feroviar cît și auto de mărfuri, se impun cîteva concluzii:

— datorită conexității dintre ramura transporturilor și celelalte ramuri ale economiei, problemele legate de transporturi, nu pot fi tratate izolat, ci reclamă soluții comune. Astfel, problema imobilizării mijloacelor de transport nu este numai o problemă a cărașului, după cum problema lipsurilor cantitative și calitative produse pe timpul și din cauza transportului nu este numai a părților angajate în contractul de transport;

— apare din ce în ce mai necesară elaborarea unor reglementări care să acopere zona de confluență a relației de transport cu cea de furnizare (de exem-

plu, în situația transporturilor efectuate în vagon comun, obligația destinatarului principal de a transmite celorlalți beneficiari marfa expediată pentru aceștia, condiția de realizare a ei și sancțiunile în caz de neîndeplinire, nu-și găsesc expresia în nici un act normativ; de asemenea, interdicția organizațiilor socialiste care nu figurează ca destinatarie în contractul de transport și nu se află în relații de furnizare cu expeditorii, de a primi marfa „oferită“ de căraș nu este înscrisă nicăieri etc.);

— concomitent se impune ca relațiile de transport să capete în sfîrșit, un nou și complet cadru legal, într-un cod al transporturilor din domeniul feroviar, rutier, naval și aerian, care să transpună cu pregnanță conjunctura, tendințele și direcțiile manifeste în materia transportului de mărfuri, în care să se urmărească restabilirea egalității părților — prin relevarea caracterului reciproc al obligațiilor și drepturilor, precum și promovarea unui mai pronunțat spirit de colaborare între toate părțile care participă la executarea contractului de transport, ca și precizarea și modul de funcționare a mecanismului de recuperare a prejudiciilor izvorîte din executarea necorespunzătoare a contractului de transport;

— trebuie majorată contribuția Arbitrajului de stat la opera de eradicare și remediere a deficiențelor constatate în acest domeniu.

● În sectorul reparațiilor auto nu s-au înregistrat în anul 1975 la acest organ arbitral, litigii generate de executarea necorespunzătoare a reparațiilor auto, ci numai cîteva cazuri de refuz de plată din partea beneficiarilor a unor diferențe de preț, facturate just de unitățile de reparații, deoarece operațiunile respective, înlocuiri de piese lipsă sau accidente tehnice nu intră în prețul ferm.

● În domeniul transporturilor, mai ales în cazul transporturilor auto pierderile materiale, ca urmare a accidentelor de circulație au continuat să greveze activitatea unor întreprinderi de transport.

Astfel, I.T.B. a avut 20 asemenea litigii în valoare de 131.900 lei, I.T.A. București, 4 în valoare de 36.816 lei, Întreprinderea de transporturi auto Bucureștii Noi, 16 în valoare de 135.844 lei.

După cum se menționează în niște studii întocmite de ADAS (publicate în ziarul „România liberă“ nr. 9727/1976) coeficientul prejudiciului suportat de societate este determinat prin luarea în considerație a unui număr mult mai mare de elemente, societatea fiind grevată de prejudicii serioase echivalente cu cheltuielile absorbite de unele sectoare productive importante, prejudiciile respective au un profund caracter social, atît prin caracterul neproductiv al cheltuielilor care

se repercutează în ultima analiză pe ansamblul societății, cît mai ales prin afectarea potențialului social-economic productiv. Sînt aspecte care trebuie să dea de gîndit factorilor răspunzători de siguranța în circulație a mijloacelor auto.

● Menținerea în număr încă ridicat al accidentelor de circulație, se reflectă și în prezența ADAS ca parte în numeroase litigii — 14 dosare numai în semestrul II.1975 — vizînd recuperarea daunelor plătite părților vătămate.

Pe lîngă existența accidentului de circulație, ca fenomen negativ primar, în multe din aceste litigii mai întîlnim și fenomene negative secundare, generate de o eronată interpretare a prevederilor art. 35 și 45 din Decretul nr. 471/1971. Astfel, deși dispozițiile art. 35 din Decretul nr. 471/1971 condiționează efectuarea plății, prin înțelegere, a despăgubirilor de ADAS către partea vătămată, de existența unei înțelegeri între comitent, și partea vătămată, asupra culpei presupusului și întinderii prejudiciului, în multe situații ADAS a efectuat plata „prin înțelegere“ fără ca de fapt să existe însă o atare înțelegere, comitentul necomunicîndu-i acordul său cu privire la elementele menționate mai sus (dos. 4655/1975). Prin aceasta ADAS se expune ca sumele plătite în acest fel, să nu poată fi recuperate în cadrul procedurii prevăzute de art. 45 din Decretul nr. 471/1971 și pe calea anevoioasă a obținerii pentru stabilirea culpei și a prejudiciului.

● În activitatea de soluționare a litigiilor de către Arbitrajul de stat, s-au manifestat, de asemenea, unele lipsuri.

Pentru a se rezolva volumul mereu în creștere al litigiilor, munca de soluționare s-a făcut în detrimentul muncii de teren și al nerealizării unor indici mai ridicați la operativitate, înregistrîndu-se și cazuri în care calitatea unor soluții a lăsat de dorit, deși acestea se prezintă în coeficienți mult îmbunătățiți față de anul 1974 (1,97% hotărîri desființate față de 2,43%).

Dar, în opinia noastră, principala deficiență a organului arbitral a constat în greșita înțelegere a rolului său, nealacîndu-se frontal probleme esențiale, ca aceea a creșterii eficienței activității sale, pentru a se înscrie astfel, în sensul întregii noastre dezvoltări multilaterale.

Regîndit pe această linie, rolul arbitrajului nu constă numai în pronunțarea de soluții, ci în sesizarea, selectarea și prezentarea cu maximă urgență a fenomenului negativ, sub forma unor materiale bazate pe date concrete, pentru ca organele investite cu atributul deciziei, să poată interveni operativ

Asumându-și și rolul unui organ de sinteză, fiecare organ arbitral trebuie să devină prin inventarierea și clasificarea materialului imens de care dispune, o bancă de informații și date, care să poată pune la dispoziția organelor de conducere superioare, materialele considerate necesare în stăpânirea fenomenelor economice, după cum va trebui să-și organizeze un nucleu de informare și documentare, un centru pentru consultații și informare juridică de specialitate la dispoziția unităților socialiste, dispunând la nivel central de o revistă sau un buletin periodic.

Organul arbitral va trebui să promoveze cu curaj „noul” din economic în soluțiile sale și să contribuie prin propuneri și sesizări la îmbunătățirea legislației economice.

În activitatea de teren, verificările la unități nu trebuie să mai răspundă unui grafic antestabil, cu caracter formal de „vizite”, ci să fie temeinic pregătite, în colaborare cu celelalte organe cu atribuții de control pe linia respectării obligațiilor contractuale și a îndeplinirii sarcinilor de plan, efectuându-se numai în acele sectoare și în acele momente în care se constată deficiența, spre a se analiza cauza acestora și a se propune soluții de remediere, nu pentru simpla înregistrare a existenței acestora.

Vor trebui folosite, de asemenea, ca surse de sesizare, materialele publicate în presa cotidiană, dezvăluind existența anumitor lipsuri în comportarea contractuală a părților.

Ar trebui organizate schimburi de experiență cu institutul de cercetare și cu tehnicienii juridici din unitățile de producție, mărindu-se aria de informare și receptivitate față de aspectele de ultimă oră pe care teoria și practica economică juridică le relevă.

Credem că numai în acest fel, reorientându-și și redimensionându-și activitatea, chiar dacă aceasta ar comporta inerente schimbări în structura sa de schemă, organul arbitral va reuși să țină pasul cu ceilalți oameni ai muncii angajați plenar în înfăptuirea și depășirea prevederilor noului cincinal.

Activitatea de soluționare a litigiilor atât de complexă și variată, pentru a fi desfășurată în bune condiții, necesită și concursul specializat al unor auxiliari cum sînt în primul rînd jurisperșii și apoi experșii tehnici. În general, ca factori care sprijină și asigură primatul legalității socialiste în unitățile în care sînt an-

gajați, jurisperșii aparținînd organizațiilor de transport au colaborat în mod corespunzător cu organul arbitral, punînd conoluții temeinice și participînd activ la opera de promovare a unor soluții juste.

S-au observat totuși — mai ales la cadre tinere — unele deficiențe de ordin formal, pe care însă le considerăm minore ținîndu-se seama că ele se repercutează numai asupra randamentului organului arbitral, care poate și trebuie să le suplînească și pe care, dacă în trecut le analizam cu minuție și le exemplificam din abundență, astăzi doar le numim, trecîndu-le la capitolul „greutăți”, remediabile.

S-a constatat astfel că se introduc acțiuni incomplete, fără actele doveditoare, fără o expunere a situației de fapt și de drept, nu se respectă termenul pentru depunerea întîmpinării, se fac apărări în rate, nu se comunică cu promptitudine relațiile solicitate.

În unele organizații (I.A.S., C.A.P.) nivelul de informare este însă sub cerință, nestăpînîndu-se suficient reglementările cuprinse în Convenția S.M.G.S. și Convenția C.I.M. Este necesar să se organizeze difuzarea acestor normative și la aceste unități, cuprinzîndu-se în materialul de reciclare al juriștilor din rețeaua GOSTAT și UNCAP din unitățile care exportă și importă produse, actele normative de specialitate menționate mai sus.

Este de neînțeles și nu se justifică atitudinea de nesocotire a sesizărilor primite de la beneficiari — sub forma legiferată a reclamației administrative — litigiile soluționate demonstrînd că în extrem de puține cazuri, reclamațiile respective au primit un răspuns complet la obiect, competent.

Credem că este o lacună a legii faptul că nu s-au prevăzut sancțiuni pentru neîntreținerea în termen a reclamațiilor administrative.

★

În activitatea de soluționare a litigiilor, mai ales în ramura transporturilor, se resimte acut nevoia unor specialiști, care prin analize științifice, să lămurească unele aspecte de ordin tehnic.

Actualii experșii, cu mici excepții, nu pot face față acestei sarcini. Credem, de aceea, că este necesar ca această problemă a experșilor tehnici să fie revitalizată, experșii tehnici să fie organizați într-un corp aparte în care să se asigure completarea și actualizarea cunoștințelor profesionale, stabilîndu-se și obligațiile lor de natură procedurală, corp profesional a cărui organizare să revină Ministerului de Justiție.

## SOLUȚII ARBITRALE ȘI JUDECĂTOREȘTI

● Pentru a-și putea produce efecte, sesiunea dreptului la acțiune împotriva cărăușului, trebuie obținută și valorificată procesual în limitele termenului de prescripție de 6 luni stabilit de art. 4 lit. b din Decretul nr. 167/1958 (Dec. PAS 141/23.02.1976)

● Pe baza cesiunii dreptului la acțiune împotriva cărăușului, se poate acționa numai împotriva acelei Reg. C.F.R. pe raza de activitate a căreia se află stația C.F.R. care deservește pe cedentă reclamația adresată altei regionale nefiind valabilă. (Dec. PAS 584/28.02.1976)

● Dacă la acțiunea introdusă împotriva cărăușului, isvorită din contractul de transport internațional, în care sînt aplicabile prevederile Convenției S.M.G.S. nu s-a făcut dovada că s-a prezentat anterior o reclamație valabilă, adică însoțită de procesul verbal comercial și de scrisoarea de transport internațional, acțiunea este inadmisibilă. (Dec. PAS 141/31.01.1976)

● Locațiile stabilite în stațiile de pe parcurs sau în stația de destinație, se datorează de către destinatară, chiar dacă furnizorii acesteia nerespectînd graficul de livrare — prin acceptarea la transport a unui număr de vagoane puse la dispoziție de calea ferată cu depășirea planului de transport — au expedit neritmic produsele, destinatară avînd posibilitatea să se regreseze eventual împotriva furnizorilor săi. (Dec. PAS 2901/01.XII.1975)

● Potrivit prevederilor cod 12.06 al. ultim TLM p. a III-a B, vagoanele destinate pentru alți beneficiari decît beneficiarul liniei industriale, se introduc pe liniile industriale numai pe baza consimțămîntului scris al beneficiarei și cu aprobarea C.F.R. Dacă acest consimțămînt nu s-a dat ori s-a retras și totuși s-au introdus vagoane pentru alți beneficiari decît beneficiarul liniei industriale și, din această cauză, la acesta din urmă s-au produs imobilizări de vagoane, beneficiarul liniei industriale nu datorează locații. (Hot. Arb. mun. Buc. nr. 5.402/22.XII.1975)

● La transporturile auto, aplicarea tarifului mai redus pentru efectuarea transportului în dublu sens, se face numai în cazul în care transportul pentru fiecare dintre cele două sensuri, la dus și la întors, s-a executat pentru același expeditor, potrivit art. 15/7 Tarifului unic. (Hot. Arb. stat al municipiului București nr. 1529/16.3.1976)