

# Revista ECONOMICA

Supliment • nr. 19 • 13 mai 1977

**1** UZINA DE UTILAJ  
MINIER ȘI REPARAȚII  
BAIA MARE  
Str. Poșfunduș Nr. 72  
Telefon 1 50 40

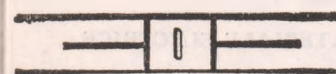
**2**

INTREPRINDEREA  
SALINA — DEJ  
Str. Salinei Nr. 6  
JUDEȚUL CLUJ

**3**

INTREPRINDEREA DE ULEI  
URZICENI  
JUDEȚUL ILFOV  
Str. Industriei nr. 2

## METALE PRODUSE DIN METAL



Bandă cupru 60×20 mm kg. 34  
Bară cupru 110×110 mm kg. 34  
Șirmă cupru Ø 3 mm kg. 90

idem Ø 4 mm kg. 55

idem Ø 5 mm kg. 67

Oțel rapid scule 14×14 W 3255  
kg. 119

Tablă oțel arc 2 mm W 9021 kg. 245

idem 1 mm Poldy kg. 94

— idem 2 mm W 5028 kg. 208  
— idem 3 mm W 904 kg. 240  
— Oțel rotund Ø 38-OLC 25 kg. 151  
— idem Ø 56 OL 60 kg. 570  
— idem Ø 70 — OLC 25 kg. 730  
— idem Ø 48 — 35 C 10 kg. 102  
— idem Ø 70 — RUL 2 kg. 50  
— idem Ø 75 — 21 TMC 12 kg. 180  
— idem Ø 50 VC 11 kg. 405  
— idem Ø 80 — 40 C 10 kg. 72  
— Oțel cornier 80×65×6kg. 645  
— Oțel cornier 90×90×11 kg. 350  
— idem 100×100×10 kg. 973  
— Oțel patrat 300×300 OLC 60 kg. 960  
— idem 300×300 41 MOC 11 kg. 500  
— idem 350×350 41 MOC kg. 720  
— Tablă arc 1,5 mm W 8159 kg. 24  
— Tablă neagră 38 mm OL 37 kg. 2491  
— Țevi construcții 120×6 buc. 4

— Țevi conductă 325×12 ST 2 metri  
8,55  
— Oțel rotund Ø 65—AKVN kg 102  
— idem Ø 70—2 H 13 kg 190  
— idem Ø 75 — W 4112 kg. 90  
— idem Ø 80 — AKVN Poldy kg. 294  
— idem Ø 100 W 4541 kg. 200  
— idem Ø 100 H 18 N 9 T kg. 886  
— idem Ø 100 W 4112 kg. 558  
— idem Ø 120 W 4541 kg. 117  
— idem Ø 180 W 4112 kg. 900  
— Oțel carbon scule Ø 30 U 7 A  
kg 408  
— idem Ø 50—OSC 7 kg. 116  
— idem Ø 80 — OSC 7 kg. 405  
— idem Ø 100 — OSC 7 kg. 170

## ÎNTEPRINDEREA DE MATERIALE DE CONSTRUCȚII „CESAROM“

BUCUREȘTI — Bd. PRECIZIEI Nr. 1 — SECTOR 7

Telefon 60 29 45; Telex 0116 32

*Livrează din stoc disponibil următoarele cantități de lăzi fag de uz general*

● tip XII/1 — 2 500 bucăți

● tip VI/1 — 4 500 bucăți

## OFERTE

- Oțel aliat scule  $\varnothing$  30 — 3 H 2 V 8 kg. 102
- idem  $\varnothing$  70 kg. 88
- idem  $\varnothing$  70 — C 120 kg. 19
- idem  $\varnothing$  75 — C 120 kg. 82
- idem  $\varnothing$  80 — C 120 kg. 201
- idem  $\varnothing$  80 C 120 kg. 134
- idem  $\varnothing$  120—3 H 2 V 8 kg. 230
- idem  $\varnothing$  130 — W 2080 kg. 148
- idem 200×30 kg. 36
- idem 80×80 W 85 kg. 52
- idem rapid scule  $\varnothing$  40 W 3265 kg. 110
- idem  $\varnothing$  75 RP 3 kg. 45
- Bandă cupru 40×5 kg. 49
- Sirmă oțel arc  $\varnothing$  1,5 kg. 79,20

### ORGANE DE ASAMBLARE ȘI FITINGURI

- Piulițe St. 6218 de M. 18 buc. 1700
- idem M. 36 kg. 4,380
- Nituri St. 797 de 6×45 kg. 10
- idem 8×42 kg. 3
- idem 10×25 kg. 4
- idem 10×35 kg. 5
- idem St. 802 10×40 kg. 7
- idem 10×50 kg. 9,400
- idem St. 797 13×30 kg. 22,500
- idem 13×35 kg. 50
- idem 13×40 kg. 10,800
- idem 13×45 kg. 48,650
- idem 13×60 kg. 75
- idem 16×30 kg. 5
- idem 16×45 kg. 68
- idem St. 797 16×70 kg. 50
- idem 19×5 kg. 150,400
- idem 19×55 kg. 16,500
- idem 19×60 kg. 288
- idem 19×60 kg. 243,950
- idem 20×65 kg. 13
- idem 20×80 kg. 761,500
- idem 20×100 kg. 396,200
- Nit cu cap înecat 22×70 kg. 30,950
- Nit St. 797 22×80 kg. 16,300
- Inele sig. (Grover) St. 7666  $\varnothing$  22 kg. 30
- Șurub St. 920 10×55 buc. 1500
- idem 10×60 buc. 2530
- idem St. 4845 12×50 buc. 1008
- idem St. 6219 12×60 buc. 432
- idem 12×60 buc. 1902
- idem St. 4845 12×60 buc. 400
- idem St. 4845 14×30 buc. 469
- idem 14×35 buc. 234
- idem 14×40 buc. 250
- idem St. 4272 14×55 buc. 184
- idem St. 6220 16×150 buc. 1594
- idem 16×240 buc. 376
- idem St. 2117 20×40 buc. 176
- idem 20×45 buc. 240
- idem St. 920 20×60 buc. 280
- idem St. 6.220 20×110 buc. 2048

- idem 20×110 buc. 102
- idem St. 4272 20×110 buc. 2010
- idem 20×110 buc. 300
- idem St. 6220 20×120 buc. 500
- idem 20×140 buc. 89
- idem St. 4272 20×160 buc. 400
- idem 20×160 buc. 440
- idem St. 6220 20×160 buc. 140
- idem 20×160 buc. 516
- idem 24×80 buc. 48
- idem St. 920 24×90 buc. 262
- idem 24×200 buc. 29
- Țevi generator supape de 2500 mm buc. 1
- Țesătură sirmă neagră kg. 33,600
- Ungătoare aier buc. 3
- Canal gaz 2" buc. 29
- Canal St. 800 de 3/4" buc. 8
- Cot negru de 2 1/2" buc. 110
- idem buc. 3
- Racord olandez de 1/4" buc. 108
- Robineți stațivi buc. 1
- Robineți cu ac R. 3 A buc. 1
- Robineți cu dublu reglaj 3/8" buc. 19
- Robineți de reținere buc. 22
- Inele sig. arbore buc. 500
- Inel sing. plate  $\varnothing$  4 buc. 9920
- Inel sig. arbore D. 32 buc. 624
- Inel sig. plate (5200) kg. 6
- Robineți dublu reglaj de 3/4" buc. 14
- idem 1" buc. 7
- idem cu cep de 1" buc. 13
- idem 1 1/2" buc. 2
- idem dublu reglaj de 1 1/4—3/4 buc. 1
- idem 4001 de 3" buc. 8
- idem 4" buc. 4
- idem ptr. aburi St. 4001 1" buc. 2
- idem 2" buc. 3
- idem 2 1/2" buc. 11
- idem de reținere de 2" buc. 2
- Ventil de reglare buc. 28

### PLĂCUȚE DURE ȘI SEMERINGURI

- Plăcuțe metal 8×18×40 K 20 D—6 buc. 288
- idem H.C. 20—66 buc. 707
- idem 7.G.B.C.3.11 kg. 1,610
- idem P.30 E.8 buc. 192
- idem S.2—16—8 buc. 1152
- idem H.G. 20 E.10 buc. 505
- idem Y.T. 14 C—309 buc. 1000
- Semering de 55×75×12 buc. 6
- idem 60×75×7 buc. 5
- idem 60×80×10 buc. 6
- idem 55×32×11 buc. 19
- idem 62×93×10 buc. 5
- idem 63×85×10 kg. 3
- idem 72×50×11 buc. 6
- idem 75×95×12 buc. 8
- idem 80×62×8 buc. 9

- idem 85×115×13 buc. 3
- idem 92×148×13 buc. 4
- idem 85×62×11 buc. 75
- idem 85×60×12 buc. 10
- idem 95×120×13 buc. 6
- idem 130×160×15 buc. 2
- idem 45×62×12 buc. 1
- idem RA 85×105×13 buc. 59
- idem 100×66×13 buc. 1
- idem 115×90×12 buc. 24
- idem 130×110×13 buc. 2
- idem 112×90×16 buc. 12
- idem 112×90×12 buc. 2
- idem 75×55×12 buc. 1
- idem 28×47×5 buc. 13
- idem 30×52×7 buc. 8
- idem 40×52×7 buc. 6
- idem 40×52×7 buc. 175
- idem 42×28×11 buc. 26
- idem 45×90×13 buc. 5

### MOTOARE ELECTRICE

- Motor electr. ASM 1 kw×1000 rot/min. buc. 1
- idem 4 kw×750 buc. 2
- idem M 3,4 kw×750 buc. 2
- idem AIM 5,5 kw×750 buc. 1
- idem 5,5kw×1000 buc. 1
- idem M2 16 kw×600 buc. 1
- idem ASY 22 kw×3000 buc. 1
- Motor electric, 3,2 kw×1000 1/ buc. 1

### MATERIALE ELECTRICE

- Cleme contact buc. 50
- Conductor AFy 10 mm ml. 100
- Contact mobil 70×10×4 buc. 4
- idem buc. 10
- Contactor de comandă buc. 3
- Contactor TCA 200 A buc. 2
- Contactor TCA 6 A buc. 10
- Carcasă rezistență buc. 20
- Releu RT 3442200 buc. 2
- idem R.I 38 cont. 220 V buc. 1
- Releu termice 100/24 buc. 8
- idem R I 3 220 V buc. 14
- idem RA 55 EAV buc. 2
- idem Termic TSA 64 A buc. 4
- Rezistență călcător buc. 7
- Izolator TC 6 KW buc. 6
- idem SBJ 6 kw buc. 2
- idem SCY buc. 36
- Subansamblu releu buc. 5
- idem contact mobil buc. 50
- idem fix buc. 11
- Suport A G 60 A buc. 25
- Sirmă cupru  $\varnothing$  0,2 kg. 5,30
- idem  $\varnothing$  0,5 kg. 26,75
- idem  $\varnothing$  0,5 kg. 38,29
- idem  $\varnothing$  8 kg. 7,20
- idem profilat 2×8 kg. 31,60

idem 315×5 kg. 205,70  
 Sirmă manganinat Ø 0,10 kg. 2  
 idem email mătase 0,30 kg. 16  
 idem 0,50 kg. 15  
 Sirmă email Ø 0,06 kg. 8  
 idem Ø 0,15 kg. 35  
 idem Ø 0,20 kg. 70  
 idem Ø 0,21 kg. 9  
 idem Ø 0,23 kg. 50  
 idem Ø 0,24 kg. 10  
 idem Ø 0,25 kg. 100  
 idem Ø 0,27 kg. 8  
 idem Ø 0,28 kg. 10  
 idem Ø 0,30 kg. 150  
 idem Ø 0,35 kg. 70  
 idem Ø 0,50 kg. 125  
 idem Ø 0,55 kg. 150  
 idem Ø 0,60 kg. 100  
 idem B.B. Ø 0,30 kg. 2,02  
 idem Ø 1,2 kg. 122,82  
 idem Ø 1,6 kg. 12,00  
 idem Ø 5×3,5 kg. 6,50  
 idem Ø 0,35 kg. 1,33  
 idem Ø 1 kg. 0,38  
 idem manganină Ø 0,08 kg. 2  
 Bandă köpel Ø 10 ml 450  
 Bandă jaconet ml 15500  
 Broaște siguranță buc. 2  
 Balast B/4 40 w buc. 15  
 idem BV 125 w buc. 6  
 Conductori Fy 10 ml 266  
 Capace siguranță 25 A buc. 89  
 Folie izolatoare kg. 4,50  
 Hirtie condensator kg. 3,35  
 Hirtie de șlefuit mp. 16,75  
 Izolatoare T 1C 1Kw buc. 118  
 idem trecere 1 kw buc. 89  
 Inversor sens 32 A buc. 7  
 Întrerupător st. buc. 6  
 idem pirghie 25A buc. 2  
 Loc 82 buc. 55  
 Mica bandă uleiată kg. 1,10  
 Mecanită colector 1,5 kg. 108,09  
 idem 0,6 kg. 27,30  
 Prize tip 10 A buc. 8  
 Patroane 10 A buc. 169  
 idem 16 A buc. 175  
 idem 20 A buc. 190  
 idem 25 A buc. 62  
 idem 80 A buc. 25  
 idem 630 A buc. 10  
 Papuci cablu buc. 17  
 Prize pe tenc. buc. 18  
 Prize cu fișe 63 A buc. 2  
 Plăci cauciuc buc. 15  
 Rezistențe reșou buc. 8  
 Șiret BB 6,4 ml. 2000  
 Straticel cauciucat kg. 6,50  
 Siguranțe LF 2577 buc. 6  
 idem soclu 25 A buc. 16  
 Tub tablă buc. 1  
 Tablouri sig. C. II. buc. 4  
 Sirmă email Ø 0,20 kg. 65,58

— idem Ø 0,21 kg. 11,74  
 — idem Ø 0,23 kg. 45,10  
 — idem Ø 0,23 kg. 29,50  
 — idem Ø 0,24 kg. 11,37  
 — idem Ø 0,25 kg. 66,644  
 — idem Ø 0,27 kg. 10,15  
 — idem Ø 0,28 kg. 12,375  
 — idem Ø 0,30 kg. 44,76  
 — idem Ø 0,30 kg. 48,90  
 — idem Ø 0,35 kg. 50,60  
 — idem Ø 0,50 kg. 78,37  
 — idem Ø 0,50 kg. 104,90  
 — idem Ø 0,55 kg. 111,48  
 — idem Ø 0,55 kg. 60,50  
 — idem Ø 0,60 kg. 61,80  
 — idem Ø 0,65 kg. 104,97  
 — idem Ø 0,67 kg. 22  
 — idem Ø 0,70 kg. 44,60  
 — idem Ø 0,70 kg. 60,40  
 — idem Ø 1,1 kg. 77,80  
 — idem Ø 1,65 kg. 116,50  
 — idem Ø 2,1 kg. 1,30

## REACTIVI CHIMICI

— Acetat de mercur Gramaj 100 buc. 3  
 — Acetat de mercur oxidat Gramaj 250 buc. 1  
 — Acetat de plumb Gramaj 1000 buc. 2  
 — Acetat de sodiu Gramaj 1000 buc. 70  
 — Acid benzoic Gramaj 1000 buc. 2  
 — Acid fenil antranilic Gramaj 250 buc. 1  
 — Acid galatanic Gramaj 1000 buc. 5  
 — Acid hidroceramic Gramaj 1000 buc. 1  
 — Acid oxalic O1N Gramaj 50 buc. 5  
 — idem 1000 buc. 1  
 — Acid sulfuric Gramaj 1000 buc. 33  
 — Alaun Kalium Gramaj 1000 buc 1  
 — Alfa nitro beta nefton Gramaj 100 buc. 5  
 — Amarium triocianat Gramaj 500 buc. 2  
 — Acid boric Gramaj 1000 buc. 2,5  
 — Azotat de amoniu Gramaj 1000 buc. 13  
 — Azotat de natriu Gramaj 1000 buc. 10  
 — Bicarbonat de sodiu Gramaj 1000 buc. 14  
 — Bismut sulfuric Gramaj 100 buc. 3  
 — Carbonat de sodiu cristalizat Gramaj 1000 buc. 9  
 — Clorură de calciu cristalizat Gramaj 1000 buc. 2  
 — Difenilaminium Gramaj 100 buc. 5  
 — Difencilcarbazidă Gramaj 100 buc. 2  
 — Hidroxidaminosulfuric Gramaj 500 buc. 1

— Metirol cristalizat Gramaj 100 buc. 1  
 — Metil aminofenol sulfat Gramaj 1000 buc. 2  
 — Metil orange xilene Gramaj 25 buc. 4  
 — Natrium hipocloros Gramaj 1000 buc. 2  
 — Natrium periodic Gramaj 1000 buc. 1  
 — Periodat de potasiu Gramaj 500 buc. 1  
 — Resorcină Gramaj 250 buc. 1  
 — Sare MOHR Gramaj 1000 buc. 8  
 — Sodiul piro-sulfat Gramaj 1000 buc. 1  
 — Sulfat de bismut Gramaj 250 buc. 1  
 — Sulfat hidroxilamină Gramaj 500 buc. 1  
 — Sulfat metilaminofenol Gramaj 1000 buc. 2  
 — Tiosulfat de natriu 0,1 N Gramaj 50 buc. 10  
 — idem 1000 buc. 4  
 — Ureea Gramaj 1000 buc. 1  
 — Fosfat trisodic Gramaj 1000 buc. 11

PIESE DE SCHIMB  
PENTRU CINTARE

— Ax segmenti ptr. manometru buc. 50  
 — Bandă suspensie pt. cîntare buc. 30  
 — idem buc. 44  
 — Cadrant pt. cîntare buc. 40  
 — idem buc. 30  
 — idem buc. 50  
 — Cușit cu braț dublu pt. cîntare buc. 4  
 — Cușit crestator pt. cîntare buc. 3  
 — Cușit pt. basculă romană buc. 30  
 — Cușit princ. pt. balanță buc. 5  
 — Cușit central pt. cîntare buc. 4  
 — Cușit dreptunghiular pt. cîntare buc. 5  
 — Cușit principal pt. cîntare buc. 60  
 — Cușit sprijin pt. cîntare buc. 40  
 — Cușit N.G. pt. cîntare buc. 4  
 — Pafta ptr. cîntare buc. 15  
 — Pană buc. 6  
 — idem buc. 2  
 — Perinițe buc. 10  
 — idem buc. 8  
 — idem buc. 2  
 — idem buc. 14  
 — idem buc. 30  
 — idem buc. 30  
 — Pirghii ptr. manometre buc. 100  
 — idem buc. 94  
 — Resort 34026/157 buc. 100  
 — Sector dințat 34026/154 buc. 50  
 — idem 34026/160 buc. 50

# OFERTE

## CURELE TRAPEZOIDALE ȘI ECHIPAMENT PROTECȚIE

- Curele trapezoidale 11×17×1200 buc. 20
- idem 8×13×1210 buc. 200
- idem 11×17×3000 buc. 30
- idem 8×13×3550 buc. 1
- idem 25×38×3550 buc. 6
- idem 11×17×4000 buc. 2
- idem 8×13×4000 buc. 13
- idem 14×22×4500 buc. 10
- idem 11×17×2800 buc. 2
- Capișon lină buc. 11
- Genunchere buc. 63
- Măști contra praf per. 17
- Pantaloni vătuiți per. 26
- Pantaloni cu piept per. 7
- Curea mătase 2330×35 buc. 8

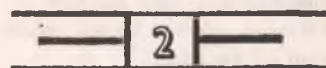
## RULMENȚI SERIA :

- NA 40 buc. 4
- NA 207 buc. 5
- N 209 buc. 1
- N 213 buc. 4
- NJ 213 NA buc. 8
- NJ 213 buc. 1
- NJ 214 buc. 6
- 215 NA buc. 1
- NUP 215 buc. 1
- N 220 NA buc. 2
- NUP 222 NA buc. 1
- NUP 224 NUA buc. 1
- NU 226 NA buc. 2
- 288 buc. 1
- NU 236 buc. 1
- NU 304 buc. 10
- NU 305 buc. 4
- NJ 306 buc. 1
- NU 307 buc. 1
- 306 buc. 5
- NJ 307 buc. 4
- NJ 310 NA buc. 2
- NUP 315 buc. 1
- G 42/17 buc. 3
- 2207 K buc. 4
- NU 3015 K buc. 8
- NU 3018-K buc. 10
- NU 3020 KP buc. 6
- NU 3020 KPS buc. 2
- NU 3020 K buc. 2
- NU 3026 KP buc. 1
- NU 3034 K buc. 1
- 3209 buc. 5
- 3307 buc. 4
- NA 4005 buc. 1
- 6026 JC 3 buc. 5
- 6205 buc. 50
- 6312 buc. 33
- 6315 buc. 5
- 6414 buc. 22

- 7008/C/P.4 buc. 18
- 7210 buc. 2
- 7210 SP buc. 3
- 11208 buc. 1
- 22313 buc. 20
- 22313 buc. 6
- 22315 buc. 12
- 30309 buc. 2
- 32209 buc. 4
- 32218 buc. 43
- 51103 buc. 10
- 51105 buc. 13
- 51108 buc. 10
- 51109 PG buc. 18
- 51111 buc. 6
- 51112 buc. 5
- 51114 buc. 5
- 51116 buc. 10
- 51117 buc. 1
- 51118 buc. 13
- 51122 buc. 4
- 51132 buc. 2
- 51132 buc. 4
- 51172 buc. 2
- 51201 buc. 8
- 51206 buc. 8
- 51211 buc. 2
- 51215 buc. 1
- 51217 buc. 1
- 51220 buc. 1
- 51236 buc. 6
- 51306 buc. 7
- 51310 buc. 2
- 51311 buc. 1
- 52204 buc. 1
- 52206 buc. 43
- 52207 buc. 1
- 52909 buc. 1
- 52210 buc. 1
- 52306 buc. 2
- 6002 buc. 3
- 6003 buc. 3
- 6006 buc. 22
- 6007 buc. 7
- 6008 buc. 9
- 6200 buc. 3
- 6202 buc. 6
- 6203 buc. 14
- 6202 buc. 44
- 6211 buc. 21
- 6212 buc. 6
- 6213 buc. 4
- 6214 buc. 1
- 6215 buc. 9
- 6216 buc. 4
- 6217 buc. 2
- 6218 buc. 5
- 6300 buc. 5
- 6300 buc. 1
- 6307 buc. 6
- 6313 buc. 1
- 6315 buc. 9

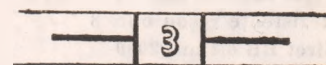
- 6316 buc. 2
- 6317 buc. 8
- 6318 buc. 4
- 6320 buc. 1
- 6322 buc. 1
- 6404 buc. 2
- 6405 buc. 2
- NU 203 buc. 16
- NU 304 buc. 4
- N 305 buc. 3
- NU 305 buc. 9
- NU 306 buc. 8
- NU 309 buc. 1
- NU 311 buc. 9
- NU 315 buc. 4
- NU 317 buc. 6
- NU 326 buc. 1
- NU 413 buc. 11
- 1209 buc. 1
- 1306 K buc. 5
- 1306 buc. 2
- 308 buc. 5
- 22310 buc. 10
- 30208 buc. 5
- 30211 buc. 2
- 32236 buc. 2
- 32309 buc. 4
- 51105 buc. 2
- 30202 buc. 6
- 1208 buc. 2

## LA INCHIDEREA EDIȚIEI



### AEROTERME AX PTR. ABURI

- 81.000 kcal/h buc. 16
- 36.700 kcal/h buc. 12
- 44.300 kcal/h buc. 1
- 59.000 kcal/h buc. 2
- 32.400 kcal/h buc. 4
- 24.900 kcal/h buc. 2



- Bare bronz kg. 1000
- Bare bronz AP Ø 40 100 kg. 130
- Bare bronz AP 10 Ø 30 kg. 50
- Bare bronz AP 100 Ø 30 kg. 117
- Electrozi fontă kg. 300

**TRACT ECONOMIC**

**NECESITATEA LIVRĂRII  
ODUSELOR NUMAI IN BAZA  
ONTRACTELOR ECONOMICE  
PERFECTATE**

Instrument de planificare dar, în  
și timp, de concretizare a sarcii  
de plan, contractul economic este  
reput de Legea nr. 71/1969 ca o  
mijle pentru livrarea produselor.  
parte de a constitui un act juridic  
valoare formală, contractul eco-  
omic asigură, printre altele, certitu-  
a primirii prestației de către be-  
nciar, constituind, în acest fel, ga-  
ia faptului că activitatea produc-  
a furnizorului este orientată în  
sens util, fiind asigurată primi-  
prețului legal care constituie echi-  
valență bănească al produselor livrate.  
Nu toate acestea, mai există unități  
realiste care, fără să aibă raporturi  
contractuale perfectate în forma pre-  
văzută de lege, efectuează livrări pe  
care beneficiarii nu le acceptă, refu-  
zându-le, în același timp, cu temei, achi-  
tarea prețului.

Există, de pildă, o cooperativă care,  
fără să aibă în mână comanda pentru executarea  
unor bazine la 27 iunie 1976, a efec-  
tuat livrarea în a doua decadă a lunii  
noiembrie a anului trecut. Produsele  
livrate, ca și plata prețului, au pu-  
tut să fie refuzate de către beneficiar,  
deși înțelegerea între părți nu se stabilise  
prin raport contractual în forma pre-  
văzută de art. 3 din legea amintită.  
Astfel, comanda respectivă nu a fost  
confirmată de confirmare și nici de emi-  
sarea unui proiect de contract. Coo-  
perativa furnizoare a susținut că ra-  
portul contractual s-ar fi perfectat  
prin comandă urmată de executare,  
dar această susținere nu a putut fi  
confirmată.

În adevăr, atâta vreme cât execu-  
ția a avut loc la mai mult de 4 luni  
după primirea comenzii, potrivit prac-  
ticii arbitrale, nu se poate reține exis-  
tența, în condițiile dispozițiilor legale  
amintite, a comenzii urmate de execu-  
re.

Speța la care ne referim confirmă  
existența acestei practici, întrucât be-

neficiarul, văzând că furnizorul nu  
confirmă comanda și nici nu o execută  
în scurt timp, a aprovizionat de la o  
altă unitate socialistă bazinele care  
fi erau necesare pentru executarea  
unei lucrări ce nu suferea amănare.  
În aceste condiții, cooperativa și-a mă-  
rit stocul de produse nevândute cu  
cantitatea de bazine care nu a putut  
fi plasată altor beneficiari.

În alte cazuri, se produc consecin-  
țe păgubitoare prin efectuarea livră-  
rilor anterior perfectării contractelor  
economice semnate cu obiecțiuni.

De pildă, Întreprinderea de con-  
strucții metalice și prefabricate Bucu-  
rești a expediat beneficiarei Între-  
prinderea 7 Noiembrie Craiova, în  
luna ianuarie 1976, cantitatea de 363  
m.c. balast, înainte de a primi con-  
tractul de furnizare semnat de aceas-  
tă din urmă unitate. De altfel, chiar  
în condițiile pe care le-a propus prin  
proiectul de contract, furnizoarea  
urma să livreze în cursul trimestrului  
I/1976 cantitatea de 240 m.c. balast, la  
31 martie 1976. Proiectul de contract  
a fost semnat cu obiecțiuni, solicitân-  
du-se ca livrarea cantității aferente  
trimestrului I/1976 să se facă eșalonat  
— câte 80 tone lunar — în raport cu  
capacitatea frontului de descărcare.

Din cele expuse rezultă că livrările  
s-au efectuat nu numai cu depășirea  
solicitărilor formulate prin obiecțiuni,  
dar și cu nesocotirea propunerilor fă-  
cute prin proiectul de contract.

Drept urmare, prin hotărârea Arbi-  
trajului de Stat interjudețean Craio-  
va nr. 1847/1976, Întreprinderea de  
construcții metalice și prefabricate  
București a fost obligată să plătească  
cu titlu de daune suma de 11.040 lei  
reprezentând taxe de locații plătite  
de beneficiara Întreprinderea 7 Noiem-  
brie Craiova pentru nedescărcarea va-  
goanelor în termen.

Pentru a ajunge la această soluție,  
arbitrajul a stabilit că, în raport cu  
frontul de descărcare a liniei de ga-  
raj care deservește numita întreprin-  
dere și cu procesul tehnologic stabilit  
cu calea ferată, nu a fost posibil să  
se descarce în termen cantitățile ma-  
sive de balast primite în luna ianua-  
rie 1976, astfel că taxele de locații au  
fost ocazionate exclusiv de culpa uni-  
tății furnizoare.

Confirmând această hotărâre, primul  
arbitru de stat, prin Decizia nr. 3451/  
1976, subliniază în următorii termeni  
necesitatea contractului economic pen-  
tru efectuarea livrărilor de produse:  
„Existența repartiției naște pentru  
părți obligația de a încheia contrac-  
tul. Încheierea contractului, prevede  
art. 3 din Legea nr. 71/1969, asigură  
condițiile de realizare a sarcinilor de  
plan, concretizând desfășurarea relații-  
lor economice dintre organizațiile so-  
cialiste. Obligațiile reciproce dintre  
părți pentru executarea sarcinii de  
plan și condițiile de executare izvo-  
răsc deci din contractul economic, ori  
ce executare anterioară încheierii  
contractului... fiind o executare în  
afara contractului“.

**I. ICZKOVITS**

**DREPTUL LA DESPĂGUBIRI  
IN CAZUL LIVRĂRILOR  
NECONTRACTUALE**

Art. 21 din Legea nr. 71/1969 dis-  
pune că unitatea socialistă care nu-și  
îndeplinește obligațiile privind execu-  
tarea prevederilor contractuale, ori le  
execută necorespunzător, datorează ce-  
lelalte părți penalități, precum și  
despăgubiri în vederea reparării pre-  
judiciului cauzat din culpa sa, în mă-  
sura în care acesta nu a fost acoperit  
în întregime prin plata penalităților.

Aceste prevederi își au pe deplin a-  
plicabilitatea în cazurile în care între  
părți au fost încheiate contracte eco-  
nomice ori au existat comenzi urmate  
de confirmare sau executare.

În schimb, în măsura în care o li-  
vrare a fost făcută fără respectarea  
forme contractuale și a fost acceptată  
de beneficiar, efectele sale sînt limi-  
tate, părțile interesate avînd numai  
următoarele obligații:

— furnizorul răspunde de calitatea  
produselor.

— beneficiarul este obligat la plata  
prețului și restituirea ambalajului.  
Astfel cum a statuat primul arbitru



de stat prin instrucțiunea nr. 1 din 4 februarie 1974, acestea sînt singurele efecte ce se pot recunoaște livrărilor necontractuale.

În practica unităților economice socialiste se întîlnesc frecvent cazuri cînd beneficiarul, acceptînd o livrare necontractuală, întîrzie plata prețului, motiv pentru care, furnizorul pretinde, cu titlu de despăgubiri, dobînda legală de 6% pe an, pe perioada cît a fost lipsit de prețul produselor livrate. Se pune întrebarea dacă o asemenea acțiune poate fi admisă de organele arbitrale, în raport de cele statuate de primul arbitru de stat în instrucțiunea sus citată.

De regulă, și în principiu o astfel de acțiune întemeiată pe prevederile art. 998 Cod civil este admisibilă, instrucțiunea citată neputînd anula efectele unei prevederi legale.

În materia dreptului economic nu se pot transgresa însă în mod absolut dispozițiile Codului civil fără a ține seamă de specificul raporturilor economice dintre unitățile socialiste, motiv pentru care unele efecte ale normelor dreptului civil sînt atenuate sau influențate, aplicarea lor făcîndu-se potrivit particularităților acestui domeniu.

În situația la care ne referim dreptul la despăgubiri al unității furnizoare se întemeiază pe dispozițiile art. 998 Cod civil ale cărui efecte se interferează cu cele ale art. 21 alin. 1 fraza finală din Legea nr. 71/1969 în sensul că daunele pot fi acordate numai în măsura în care prejudiciul suferit depășește nivelul penalităților la care ar fi avut dreptul reclamantul în cazul unei livrări contractuale.

Cum în speță, livrarea este necontractuală nu poate fi vorba de acordare de penalități; în aceste condiții singurul drept pe care îl are furnizorul este acela de a fi dezdăunat — cu dobînda de 6% — pentru întîrzierea încasării prețului.

C. JORNESCU

## FONDURI FIXE

### RECUPERAREA AMORTISMENTELOR PLĂTITE PENTRU MIJLOACE FIXE AFLATE ÎN STARE DE NEFUNCȚIONARE

Fondurile fixe date în administrarea unităților socialiste constituie element fundamental al avuției naționale. În scopul asigurării reproducerii acestor fonduri, al stimulării folosirii lor cu eficiență economică sporită și pentru promovarea susținută a progresului tehnic și a creșterii productivității muncii sociale, s-a instituit amortizarea fondurilor fixe.

Potrivit dispozițiilor Legii nr. 62/1968, republicată în B. Of. nr. 6—7 din 19 ianuarie 1977, sînt obligate să amortizeze fondurile fixe toate unitățile economice. Amortizarea se stabilește prin aplicarea normelor de amortizare asupra valorii de inventar a fondurilor fixe, se include, după caz, în costurile de producție, ale prestațiilor de servicii, sau în cheltuielile de circulație și se utilizează pentru producția fondurilor fixe. Amortizarea fondurilor fixe se calculează de la data punerii în funcțiune și pînă la recuperarea integrală a valorii de inventar a acestora.

Din contextul reglementărilor legale în materia amortizării fondurilor fixe rezultă obligația tuturor unităților socialiste de a lua măsurile ce se impun pentru utilizarea eficientă și completă a fondurilor fixe ce le au în administrație. Aceasta implică preocuparea permanentă a conducerilor de unități și a personalului încadrat în muncă cu atribuții în materie pentru ca utilajele și mașinile să fie întreținute în bune condițiuni, astfel încît să se afle în stare de funcționare corespunzătoare și să se folosească intens în procesul de producție, reducîndu-se la minimum perioada de inactivitate a fondurilor fixe.

În acest fel se realizează gospodărirea rațională a fondurilor fixe, stabilirea cît mai reală a costurilor de producție și constituirea într-un ritm accelerat a mijloacelor bănești necesare înlocuirii fondurilor fixe.

În practică s-a ridicat problema sumei reprezentînd amortismentul tit pe perioada cît utilajele și mașinile nu sînt în funcțiune din vina gajaților unității care le are în administrație, sînt sau nu imputabile condițiile Codului muncii.

Unitatea socialistă care plătește amortizarea pentru un utilaj ce nu este în funcțiune nu poate să includă, după caz, în costurile de producție ale prestațiilor de serviciu sau în cheltuielile de circulație spre a fi utilizate în vederea producerii fondurilor fixe. În această situație prin plata amortismentului unitatea socialistă încearcă un prejudiciu datorat imposibilității de cuprindere a amortismentului în costuri, așa cum prevede art. 5 alin. 1 din Legea nr. 62/1968 republicată și art. 5 lit. d din Legea nr. 19/1971 cu privire la regulamentul tarifurilor și tarifelor; republicată în B.Of. nr. 3 din 12 ianuarie 1977.

Conform art. 102 din Codul muncii persoanele încadrate în muncă răspund pentru pagubele aduse avuției obștești din vina și în legătură cu munca lor.

În consecință, persoanele vindecate de faptul că nu au luat măsurile necesare pentru funcționarea utilajelor și mașinilor răspund material de pagubele aduse avuției obștești. Plata amortismentului pe perioadă timp cît respectivele utilaje sau mașinile nu au putut fi utilizate în procesul de producție.

În acest sens s-a pronunțat și Curtea Supremă, secția civilă, Decizia nr. 1139 din 29 iunie 1977.

dr. Ioan CONDOR

## COMERȚ EXTERIOR

### MODALITĂȚI DE FOLOSIRE COMERCIALĂ A NAVELOR MARITIME ÎN TRANSPORTUL DE MĂRFURI

Cerința folosirii mijloacelor de transport în mod rațional și în condiții de rentabilitate se impune cu deosebită stringență în privința navelor comerciale. Mărirea vitezei lor de circulație asigură o eficiență economică ridicată și răspunde totodată imperativului de a insera neîntîrziat mărfurile

portate sau importate în procesul inductiv sau în fluxul consumului. Importanța acestor considerațiuni de ordin economic este accentuată de faptul că volumul total al comerțului internațional se realizează în proporție peste 2/3 pe calea traficului maritim de mărfuri<sup>1</sup>.

Alegerea modului cel mai adecvat de folosire comercială a navei maritime constituie astfel o preocupare primordială pentru întreprinderea căreia îi aparține mijlocul de transport. Opțiunea poate fi exercitată din acest punct de vedere între următoarele procedee:

- folosirea navei de către proprietar, pe contul său, pentru transportarea mărfurilor proprii;
- închirierea pură și simplă a navei, pe timp determinat;
- punerea navei la dispoziția unui beneficiar, fie pentru efectuarea unui anumit transport, fie pe timp determinat;

- preluarea unei anumite încărcături, în vederea transportării până la un port de destinație determinat.

Modalitățile arătate de exploatarea comercială a navei își găsesc desigur expresie corespunzătoare pe plan juridic.

a) Folosirea navei de către proprietar, pe contul său, pentru transportarea mărfurilor proprii constituie o activitate pur privată. Este o modalitate arhaică de exploatare a navei. Prezenta interes în trecut, fără să mai fie actualmente relevantă din punct de vedere economic și juridic<sup>2</sup>. În genere legislațiile nici nu reglementează acest fel de utilizare a mijlocului de transport. Ne găsim, așa cum s-a remarcat, în afara Dreptului, într-o situație echivalentă celei a consumului de cartofi de către producătorul agricol care i-a recoltat<sup>3</sup>.

b) Închirierea pură și simplă a navei pe timp determinat se analizează pe plan juridic ca un **contract de locațiune** (locatio rei). În sistemul de common law englez, contractul poartă denumirea de **bareboat charter** sau **charter by demise**.

Obiectul acestui act juridic trebuie să reunească două condiții specifice, care îl definesc. În primul rând se cere ca acordul de voință al părților să se poarte asupra unui vehicul care să aibă însușirile necesare spre a putea naviga. În al doilea rând, este necesar ca închirierea să aibă ca finalitate efectuarea de deplasări **via mare**. Cerințele menționate exclud din sfera locațiunii ce ne interesează contracte precum închirierea navei spre a servi ca hotel într-un port, ca depozit plutitor de mărfuri, etc.<sup>4</sup>.

Contractul de locațiune pură și simplă are de obiect o navă nearmată, așadar lipsită de echipaj și nedotată cu materialele corespunzătoare (așa numita **navă nudă**).

În condițiile arătate, finalitatea urmărită prin perfectarea contractului de închiriere pură și simplă și anume

ca mijlocul de transport să servească la efectuarea de deplasări maritime implică în mod obligator o echipare adecvată. Este necesară angajarea personalului tehnic (echipajul), precum și aprovizionarea și înzestrarea navei și materialele trebuitoare călătoriei, inclusiv combustibilul. Se cere, cu alte cuvinte, să se procedeze la **armarea** mijlocului de transport.

Persoana fizică sau juridică (organizație economică, întreprindere, societate comercială, etc.) care asigură echiparea navei cu necesarul impus pentru subsistența, manevrarea și securitatea ei corespunzătoare și o exploatează, asumându-și conducerea generală, răspunderea corelativă și riscurile navigației poartă numele de **armator**. Acesta exercită dreptul de posesiune asupra mijlocului de transport, chiar dacă proprietatea aparține altei persoane<sup>5</sup>.

Rezultă că în cadrul contractului de locațiune pură și simplă, persoana care închiriază nava va deține în mod firesc calitatea de armator, dobîndind ca atare și controlul deplin asupra ei. Este un armator-neproprietar (**owner pro tempore**).

În schimbul folosinței mijlocului de transport se plătește proprietarului o chirie **pro rata temporis**, denumită **hire** în engleză.

c) Punerea navei, care a fost în prealabil armată, la dispoziția unui beneficiar în vederea transportării de mărfuri se concretizează pe plan juridic într-un **contract de navlosire**, denumit în engleză **charter-party** (prescurtat Ch/P), în franceză **affrètement**, în germană **Seefrachtvertrag**.

Partea care cedează folosința navei în vederea efectuării transportului maritim se numește **navlosant**, în engleză **shipowner**, în franceză **fréteur**, în germană **Verfrachter**. În mod obișnuit, acesta este proprietarul-armator al mijlocului de transport. Poate fi însă, prin excepție, și un armator-neproprietar, care în prealabil a închiriat nava, în modul arătat mai sus (lit. b).

Partea care angajează nava spre a fi folosită în vederea transportului de mărfuri se numește **navlositor**, în engleză **charterer**, în franceză **affrèteur**, în germană **Befrachter**.

În schimbul utilizării comerciale a mijlocului de transport se plătește proprietarului o sumă determinată, numită **navlu**.

Obiectul contractului de navlosire îl formează fie integralitatea capacității de transport a navei, fie o anumită fracțiune din spațiul util al acesteia.

În oricare dintre modalitățile arătate, contractul de navlosire poate fi încheiat sau pentru o călătorie determinată (așa-numitul **voyage charter**) sau pentru un timp anumit (**time charter**).

La rîndul său, un **voyage charter** se poate materializa în mai multe feluri. O primă modalitate o constituie navlosirea simplă (**single charter**),

care are de obiect un transport de mărfuri de la un port la altul. O altă formă este navlosirea dus-întors (**trip charter**). Se poate contracta, în fine, o navlosire circulară (**round trip charter**), care implică acostarea navei în mai multe porturi succesive, cît și revenirea în portul inițial de încărcare<sup>6</sup>.

Contractul de navlosire diferă prin natura sa de locațiunea pură și simplă a navei nude. Deși distincte, cele două operațiuni juridice sînt totuși uneori confundate, ca de pildă în art. 557 din codul nostru comercial sau chiar în legislații mult mai recente, precum codul italian al navigației maritime din 1942 (art. 376). Cîteva precizări ni se par în consecință necesare.

Locațiunea pură și simplă a navei nude se deosebește vădit de un **voyage charter**. Cea dintîi se încheie, prin definiție, pe un anumit timp, pe cînd elementul caracteristic al unui **voyage charter** îl constituie distanța (ruta) călătoriei care trebuie efectuată și cantitatea de marfă transportată, fără ca durata deplasării să fie relevantă.

Locațiunea pură și simplă a navei nude nu se confundă nici cu navlosirea pe timp determinat, deși deosebirea este mai puțin vizibilă. Criteriul de diferențiere ar părea să rezulte din faptul armării sau din lipsa de armare a mijlocului de transport. Potrivit acestui criteriu, nava nearmată formează în toate cazurile obiectul locațiunii pure și simple, pe cînd navlosirea în forma de **time charter** se referă, fără excepție, la o navă în prealabil armată. O asemenea delimitare este totuși nesatisfăcătoare, deoarece în virtutea unor clauze speciale proprietarul își poate rezerva într-un contract de **charter by demise** facultatea de a desemna pe comandantul navei și pe mecanicul-șef, precum și de a-i remunera, exercitînd cu alte cuvinte atribute specifice armării.

Deosebirea dintre cele două contracte în discuție pare mai degrabă să rezide în considerațiunea că în **time charter** navlosantul păstrează pe seama sa gestiunea nautică a navei, care în mod obișnuit îi aparține, în timp ce în cazul locațiunii pure și simple o abandonează, ea fiind preluată de persoana care închiriază mijlocul de transport<sup>7</sup>. Chiar dacă proprietarul navei se obligă în baza contractului de locațiune pură și simplă să o echipeze, să o armeze și să desemneze pe co-

<sup>1</sup> A. Boyer, *Les transports maritimes*, Paris, 1973, p. 124.

<sup>2</sup> Gh. Biblicescu, *Transportul maritim. Probleme juridice și tehnice*, București, 1958, p. 33.

<sup>3</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. 1, Paris, 1967, p. 9.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 11.

<sup>5</sup> A. R. Werner, *Traité de droit maritime général*, Geneva, 1964, p. 208.

<sup>6</sup> A. Holan, *Transporturi, expediții și asigurări internaționale*, București, 1975, p. 61.

<sup>7</sup> R. Rodière, *op. cit.*, p. 13.

mandant (prin așa-numita clauză de management-agreement), totuși contractul nu devine astfel un **time charter**, dacă din cuprinsul său se deduce că locatorul acționează nu pentru sine, ci pe contul persoanei care închiriază mijlocul de transport.

c) Preluarea unei anumite încărcături în vederea deplasării acesteia pe mare, pe o distanță determinată, cu o navă corespunzătoare, constituie un **contract de transport maritim**. Mărfurile imbarcate aparțin de regulă unei pluralități de încărcători distincți, al căror număr poate fi oricât de mare<sup>8</sup>.

Actul juridic care concretizează modalitatea de transport maritim în discuție se numește **conosament**, în engleză **bill of lading** (prescurtat B/L), în franceză **connaissement**, în germană **Konnosament**. Codul nostru comercial folosește denumirea de poliță de încărcare în art. 565 și urm.

Operațiunea se încheie între transportator, denumit și căraș (în engleză **carrier**, în franceză **transporteur**, în germană **Beförderer** sau **Frachtführer**) și încărcător (în engleză **shipper**, în franceză **chargeur**, în germană **Befrachter**).

**Dr. O. CĂPAȚINĂ**

<sup>8</sup> Cl. Schmitthoff, *The Export Trade. The Law and Practice of International Trade*, Londra, 1969, p. 276.

## INTREBĂRI-RĂSPUNSURI

● **L. MACARIE (Ploiești)** întreabă dacă în legătură cu prețul produselor necorespunzătoare calitativ datorită unor vicii ascunse, unitatea furnizoare datorează, pe lângă restituirea prețului, penalitățile prevăzute de art. 1 lit. h din HCM nr. 306/1970 pentru încasarea unei sume în mod nejustificat.

Răspunsul este negativ, deoarece în acest caz, suma încasată nu se restituie de către unitatea furnizoare ca preț greșit încasat, ci se plătește cu titlu de daune cauzate prin livrarea unor produse cu vicii ascunse. Or, în raport cu asemenea daune nu există penalități prevăzute în H.C.M. nr. 306/1970.

● **D. PARUTSCH (Timișoara)** solicită clarificări privind limitele în care organele arbitrale sînt îndatorate să-și exercite rolul activ în privința administrării probelor.

Asemenea limite nu se pot stabili cu titlu general, rezolvările urmînd să difere de la caz la caz. Într-unul din exemplele dvs., de pildă, considerăm

că organul arbitral și-a exercitat în mod satisfăcător rolul activ, cerînd unității reclamante să depună repartiția de care depindea valabilitatea contractului și — implicit — temeinicia pretențiilor la penalități. Față de faptul că unitatea reclamantă, deși citată, nu a depus repartiția, organul arbitral nu avea îndatorirea de a se interesa la coordonator asupra existenței repartiției, așa cum susțineți dvs.

Recomandăm ca în mod de abordare a problemei care vă preocupă să aveți în vedere și acele dispoziții ale Regulilor procedurii arbitrale care obligă părțile litigante să depună la dosarul cauzei toate actele necesare pentru justa soluționare a litigiului.

● **I. PĂDUREANU (Tulcea)** întreabă dacă unitatea socialistă destinatară era în drept, în condițiile de fapt pe care le descrie, să refuze plata prețului datorită avarierii produselor în timpul transportului și, pe cale de consecință, dacă unitatea menționată datorează penalități pentru întîrzierea nejustificată a plății prețului.

Din relatările dvs. rezultă că, deși avariile suferite de produsele în discuție în timpul transportului au fost constatate în mod opozabil, cauzele care au generat avariile au putut fi stabilite abia ulterior, în cadrul unui litigiu angajat între unitatea socialistă expeditoare, cea destinatară și căraș. Într-o asemenea situație, apreciem că pînă la stabilirea cauzelor menționate refuzul de plată a fost justificat și deci, penalitățile nu erau datorate.

● **R. SCHÜTZ (Sighișoara)** se interesează de condițiile în care unitatea furnizoare poate fi obligată să suporte cu titlu de daune taxele de locații percepute unității beneficiare căreia i s-au expedit produse în cantități superioare celor contractate.

În principiu, această posibilitate de desdăunare există cu condiția de a se dovedi legătura causală dintre încălcarea obligațiilor contractuale și paguba produsă. Nu mai puțin însă, se examinează diligențele făcute de unitatea beneficiară pentru evitarea sau diminuarea daunei. Astfel, practica arbitrală a stabilit că dacă una dintre unitățile furnizoare a expedit o cantitate de produse superioară aceleia scadente la data respectivă, potrivit

contractului, dar, per total, cantitățile primite de la toate unitățile furnizoare nu au depășit capacitatea de încărcare a unității beneficiare, acele din urmă nu are temeii pentru a cupera cu titlu de daune locațiile duse la descărcare.

● **A. SCRIPET (Arad)** întreabă constituie motiv de repunere în menul de prescripție faptul că actele necesare introducerii acțiunii erau ținute de un încadrat în muncă a părăsit unitatea.

Potrivit art. 19 din Decretul 167/1958 repunerea în termen se poate dispune numai în cazul în care temeinic justificate cauzele pe care termenul de prescripție a depășit. Or, situația pe care o învești nu reprezintă o asemenea cauză constituie o abatere de la dispozițiile normative în vigoare.

● **V. TEODOSIU (Pitești)** se întreabă de condițiile în care unitatea socialistă — parte într-un litigiu arbitral — poate folosi a doua oară calea de atac a reexaminării.

Potrivit Instrucțiunii primului act de stat nr. 8/1974, partea care a folosit calea reexaminării nu mai poate introduce o nouă cerere de reexaminare după respingerea primei cereri decît pentru lipsă de citare la revizuirea primei cereri de reexaminare sau dacă dovedește că a fost împiedicată de împrejurări mai presus de voința sa de a prezenta actele necesare invocate în cea de a doua cerere de reexaminare.

H. M.

## Revista ECONOMICĂ

SUPLIMENT

Redacția și administrația BUCUREȘTI  
Calea Dorobanți, 25, Telefon 12 13  
Cont I.S.I.A.P. nr. 64 51 30 152, BNRSR,  
filiala Sector 1, București  
Tiparul:  
Întreprinderea poligrafică „Informații”  
str. Brezoianu, 25