

curier economic legislativ

PROBLEME PRIVIND CONTRACTUL DE TRANSPORT

Aprovizionarea tehnico-materială a întreprinderilor este indisolubil legată de transporturile de mărfuri în special pe calea ferată și prin mijloace auto. Deși contractul de transport este un contract distinct de cel de aprovizionare, între ele este o strânsă interfe-rență, contractul de furnizare determinând natura, condițiile de încheiere și termenul de executare a celui de transport.

Eficiența transportului de mărfuri este determinată de o sumă de factori avuți în vedere în operațiunea

de optimizare — distanța, ruta, volumul și greutatea mărfurilor etc. —, precum și de respectarea întocmai a reglementărilor privind încheierea și executarea contractelor de transport. Față de rolul pe care îl au acestea din urmă, am considerat util să alcătuim prezentul grupaj pe tema contractelor de transporturi de mărfuri pe calea ferată și prin mijloace auto, grupaj pe care îl încheiem cu mai multe soluții arbitrale, date în litigii supuse spre soluționare organelor de arbitraj.

Contractul de transport de mărfuri — scrisoarea de trăsură

În relațiile dintre unitățile socialiste, între care există un contract de furnizare, contractul de transport de mărfuri, pe baza căruia se transportă marfa de la furnizor la beneficiar, constituie în cele mai multe cazuri, un mijloc de realizare a contractului de furnizare, exprimând modalitatea în care se face deplasarea mărfurilor între cele două părți contractante.

Transportul efectuându-se de o a treia unitate socialistă — unitatea de transport — se încheie un contract de transport de mărfuri la care participă cele trei părți: expeditor-căraș-destinatar.

În practica noastră deosebit de două categorii de contracte de transport:

1. **Contractul anual de prestații transport** — care este faza contractuală de pregătire a transportului și în care se prevăd obligații pentru părți — cu privire la asigurarea vagoanelor de către căraș pentru transportul mărfurilor și cu privire la asigurarea mărfurilor pentru transport de către unitatea expeditoare — în vederea efectuării transporturilor contractate.

2. **Contractul de transport mărfuri** — adică scrisoarea de trăsură pe baza căreia cărașul execută transportul între expeditor și destinatar.

Ne vom ocupa numai de acest al doilea contract de transport, care se prezintă sub forma de scrisoare de trăsură.

În executarea contractului de transport de mărfuri, se folosesc și alte forme de contracte de transport: foaia de expediție, buletinul de mesagerii etc.

Contractul de transport este încheiat și începe să producă efecte juridice din momentul când cărașul primește vagonul încărcat cu marfă de la expeditor și aplică ștampila stației de expediție (cu data) pe contractul de transport. Contractul încetează când stația de destinație eliberează destinatarului unicatul scrisorii de trăsură și primește de la destinatar avizul și adeverința de primire semnată de delegatul destinatarului, eliberând transportul pentru care destinatarul achită taxele care îl grevează.

Spre deosebire de celelalte contracte economice, în care acordul de voință al părților semnatare, trebuie să fie

dat de conducerea celor două părți contractante, în scrisoarea de trăsură acordul de regulă este prealabil, dat în faza de pregătire. În scrisoarea de trăsură este suficientă semnătura unui delegat al unității expeditoare, iar din partea cărașului, este necesară ștampila stației de expediție.

Contractul de transport mărfuri — scrisoarea de trăsură, care este un contract special, se completează parțial de expeditor și parțial de calea ferată. Adică datele privind denumirea exactă a expeditorului și destinatarului, denumirea mărfii, cantitatea mărfii, numărul vagonului, numărul sigiliilor aplicate de predător, toate acestea se completează de predător. Cărașul completează data încheierii contractului de transport, adică data primirii vagonului încărcat, datele de taxare, datele de cîntărire din stația de expediție sau de pe parcurs, data sosirii transportului la destinație și data eliberării mărfii.

Pentru primirea transportului de la căraș, destinatarul semnează doar avizul și adeverința de primire.

Scrisoarea de trăsură se întocmește în cinci exemplare:

1. Exemplarul de serviciu — care însoțește marfa de la stația de expediție la stația de destinație, iar după eliberarea transportului se trimite la Direcția control al veniturilor din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor.

2. Uniculul — care însoțește transportul și se eliberează destinatarului odată cu marfa.

3. Avizul și adeverirea de primire — însoțește marfa și se reține de stația de destinație, drept dovadă a eliberării mărfii fiind exemplarul pe care destinatarul semnează pentru primirea mărfii.

4. Duplicatul — care se înminează predătorului de stația de expediere.

5. Copia — care rămâne la stația de expediere.

Incheierea acestui contract de transport, creează pentru căraș obligatia de a transporta marfa de la stația de expediere la stația de destinație, de la expeditor la destinatar.

Prin scrisoarea de trăsura se creează raporturi juridice între cele trei părți participante la contract, în raport de cel care dispune de marfă la un moment dat.

Regulamentul la HCM 941/959 art. 3 definește astfel părțile din scrisoarea de trăsura :

— expeditor — organizația care predă mărfurile la transport; căraș — organizația care execută transportul; destinatar — organizația care primește produsele transportate.

Nu este obligator, ca părțile din scrisoarea de trăsura să aibă personalitate juridică. Organizarea unităților prevede că în cadrul întreprinderilor și centralelor pot funcționa și subunități ca fabrici, uzine, grupuri șantiere etc. Aceste subunități trebuie să încheie contractele pentru transportul mărfurilor direct; dacă ar fi altfel, modalitatea de a obține semnătura și completarea datelor din scrisoarea de trăsura de la unitatea cu personalitate juridică ar necesita timp și formalități inutile.

Părțile care încheie contractul de transport sînt: expeditorul și cărașul (regionala stației de expediere) iar părțile care participă la contractul de transport, între care intervin raporturi juridice din momentul încheierii contractului de transport în tot cursul executării lui, sînt: expeditorul-cărașul-destinatarul.

În literatura juridică s-a exprimat părerea că destinatarul este o persoană străină de contractul de transport, asupra căreia contractul își produce numai efectele.

Deși destinatarul nu participă direct la încheierea contractului de transport mărfuri — scrisoarea de trăsura — și nu își exprimă acordul de voință la întocmirea lui, el trebuie să fie considerat totuși ca parte pentru că transportul fiind un mijloc de executare al unui contract de furnizare, acordul unității destinatar (beneficiare) pentru transportul mărfurilor există încă din faza încheierii contractului de furnizare, în care este indicat mijlocul de transport și stația de destinație.

Obiectul contractului de transport, fiind de o așa natură încît creează raporturi de drept între organizația de transport și două unități participante

— expeditorul și destinatarul — a fost necesar să se precizeze de legiuitor pînă unde se extind raporturile expeditorului cu cărașul și de unde încep cele dintre căraș și destinatar.

Art. 85 din Regulamentul de Transport, limitează raporturile dintre părți, astfel :

Pentru taxe de transport sau alte sume plătite în virtutea contractului de transport, raporturile juridice există între cel care a efectuat plata și căraș (Regionala care a încasat suma).

Pentru celelalte acțiuni împotriva căii ferate — dreptul la acțiune aparține expeditorului atît timp cît acesta are dreptul de a modifica contractul de transport și destinatarului din momentul cînd a primit transportul, scrisoarea de trăsura, sau a achitat taxele de transport.

Astfel, raporturile juridice se nasc între expeditor și căraș în momentul cînd unitatea de transport (stația de expediere) primește transportul și aplică ștampila pe scrisoarea de trăsura și continuă pînă în momentul cînd transportul ajuns în stația de destinație, este predat destinatarului, adică în tot timpul cît expeditorul poate să dispună de marfă.

Din momentul eliberării transportului la destinatar și a semnării de către acesta a scrisorii de trăsura (aviz și adeverire primire) sau cînd acesta achită taxele de transport, ridicînd scrisoarea de trăsura de la casă, se nasc raporturi juridice între destinatar și căraș.

Relațiile dintre părțile participante la scrisoarea de trăsura și căraș se realizează prin regionalele de care aparține fie stația de expediere (expeditor-căraș) fie stația de destinație (căraș-destinatar).

Practica arbitrală confirmă dispozițiile Regulamentului de Transport, art. 85, în sensul următor :

Expeditorul se află în raport juridic cu cărașul, numai prin stația de expediere și numai pînă în momentul eliberării transportului către destinatar. Orice acțiune a expeditorului, față de regionala stației de destinație este inadmisibilă în tot cursul transportului. Din momentul eliberării mărfii la destinatar, acțiunea expeditorului devine inadmisibilă și împotriva regionalei în cuprinsul căreia se află stația de expediere. Și invers, destinatarul se află în raporturi de drept doar cu regionala stației de destinație și numai din momentul cînd a primit marfa. Acțiunea destinatarului, este întotdeauna inadmisibilă împotriva regionalei în raza căreia se află stația de expediere. Față de stația de destinație, acțiunea este inadmisibilă numai atîta timp cît destinatarul nu a primit transportul sau scrisoarea de trăsura de la căraș.

Deci din momentul cînd destinatarul a semnat documentul de transport se creează raporturi juridice între el și căraș, indiferent dacă a primit marfa sau susține că nu a primit-o.

Regulamentul aprobat prin H.C.M.

nr. 941/1959 prevede că destinatarul aplică ștampila pe scrisoarea de trăsura și semnează documentul numai după ce a verificat încărcătura și documentul de transport. Dacă nu i se eliberează vagonul, nu semnează scrisoarea de trăsura. Semnătura și ștampila destinatarului pe scrisoarea de trăsura, duc la prezumția că marfa a fost eliberată, și îi revine sarcina destinatarului de a dovedi că nu a primit marfa, dacă pretinde acest lucru la arbitraj.

În practică se întîmplă uneori cînd transportul se eliberează unei alte unități decît destinatarului indicat în scrisoarea de trăsura. Aceasta bineînțeles în mod greșit, pentru că transportatorul nu poate elibera marfa decît pe bază de document și numai destinatarului din document. Această unitate deși nu este destinatarul transportului, semnează scrisoarea de trăsura.

Care este calitatea unității care a primit transportul care nu îi era destinat? A aderat această unitate la contractul de transport în momentul primirii mărfii? Devine parte în scrisoarea de trăsura? Este evident că nu! Părțile din contractul de transport rămîn aceleași și nu pot fi schimbate prin eliberarea mărfii unei alte unități.

În contractul de transport, în situația cînd nu este executat conform indicațiilor din cuprinsul său, raporturile juridice se mențin între expeditor și căraș, rămînînd obligatia cărașului de a preda marfa la destinație. Pentru nepredarea transportului unității destinatar, cărașul răspunde față de expeditor.

În această situație cel în drept a acționa pe căraș este expeditorul.

Neeliberarea mărfurilor în stația de destinație, către destinatarul din scrisoarea de trăsura, ci unei alte unități, echivalează cu neexecutarea prestației de transport, cu neexecutarea contractului de transport.

Pierderile de documente de transport, rătăcirea documentului de transport, de marfă expedită, sînt posibile. Ele au fost prevăzute în Instrucția 156 a Direcției mișcării și comerțului din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. Într-o asemenea situație, în cazul găsirii unui transport fără scrisoarea de trăsura — cărașul întocmește forme pentru înlocuirea documentului pierdut: buletin de prisos sau un aviz și adeverire primire întocmit pe foaie de expediție, iar în cazul cînd se găsește o scrisoarea de trăsura fără marfă, se întocmesc forme de constatarea lipsei: buletinul de lipsă.

Instrucția 156 la art. 19, pct. 6, prevede că „Expedițiile mesagerilor, colete și vagoane rătăcite de documentul de transport (prisosuri) care nu au putut fi identificate cu lipsurile corespunzătoare, aflate pe rețea, pot fi acordate în compensare destinatarilor care au lipsuri, dacă felul mărfii și greutatea expediției lipsă, corespund

cu felul mărfii și greutatea prisosului”.

Deși această prevedere nu este legală, pentru că între unitățile socialiste nu se admit compensări — considerăm totuși că este o oarecare rezolvare, a lipsurilor din transport și a prisosurilor găsite în stațiile a căror destinatar nu au putut fi identificați.

Soluția adoptată de Instrucția CFR este bună, dar nu rezolvă definitiv pierderile și rătăcirile de mărfuri, pentru care ar trebui găsit un alt procedeu, care să desființeze aceste carențe ale transportului pe calea ferată, o rezolvare modernă de tip organizatoric — prin înființarea unei unități computerizate, care să posedă toate datele de prisosuri și lipsuri pe țară și care să poată în orice moment să stabilească concordanța între un prisos găsit pe o regională și o lipsă de pe altă regională. Sau între un vagon fără scrisoare de trăsură și o scrisoare de trăsură fără vagon.

Numai în acest fel s-ar putea evita rătăcirile de mărfuri sau predarea lor unor alte unități.

O altă problemă care se pune în prezent în legătură cu părțile din contractul de transport, este cea a dreptului de acțiune pe căraș și anume dacă acest drept la acțiune îl au numai părțile participante la contractul de transport sau și alte unități.

Problema se prezintă sub 3 aspecte:

1. Organizarea unităților, relațiile ce sînt create între ele, reclamă situații cînd unități care nu sînt părți în scrisoarea de trăsură, se află totuși în raporturi juridice cu cărașul. Este cazul unor unități subordonate întreprinderii, cum ar fi fabrici, uzine etc. — cînd scrisoarea de trăsură o încheie o unitate fără personalitate juridică. În acest caz este evident că poate reclama numai unitatea care are personalitate juridică și care nu figurează în scrisoarea de trăsură.

2. În situația transporturilor executate în cadrul contractelor de furnizare încheiate în tranzit. Veriga intermediară poate acționa pe căraș pentru liosuri? Veriga intermediară nefigurînd în scrisoarea de trăsură, nu are calitate procesuală într-un litigiu cu cărașul.

3. O a treia situație care în ultimul timp devine tot mai des întîlnită în litigiile arbitrale, este cea în care furnizorul nu apare el în scrisoarea de trăsură ca expeditor, ci mandatarul său. Astfel, deși frunzor de cereale este întreprinderea Silozul Constanta Port, în scrisoarea de trăsură apare ca expeditor întreprinderea exploatării portuare Constanța.

Furnizorul care nu încheie contractul de transport cu cărașul direct, și nu apare ca expeditor, nu este în raport de drept cu cărașul. Deși contractul de transport este o modalitate de executare a contractului de furnizare, el este totuși un contract aparte, un contract de transport de mărfuri. Raporturile juridice privind transpor-

tul nu există decît între părțile contractante.

Potrivit art. 85 din Regulamentul de transport, numai părțile care participă la contractul de transport au raporturi juridice cu cărașul și pot acționa calea ferată, dovedindu-și acest drept cu exemplarul din scrisoarea de trăsură (unicat sau duplicat) care este în posesia lor.

Un alt aspect al drepturilor părților participante la contractul de transport, îl prezintă dreptul de a cesiona dreptul la acțiune împotriva cărașului unor alte unități care nu figurează în scrisoarea de trăsură.

Practica arbitrală reține că dreptul la acțiune îl au numai părțile participante la contractul de transport, dar el poate fi cedat și unităților furnizoare cu care beneficiarul este în raport juridic, provenit din contractul de furnizare (Dec. PAS 874/74 publ. în Revista Română de Drept 7/1974 și Dec. PAS 1359/28.5.976).

Se motivează prin aceea că art. 84 și 85 din Regulamentul de Transport nu interzic astfel de cesiuni.

În articolul 85 pct. 3 lit b din Regulamentul de Transport, este indicat dreptul unităților expediatoare și destinate de a acționa pe căraș, iar în final se reține că în lipsa duplicatului scrisorii de trăsură expeditorul poate acționa pe căraș numai dacă destinatarul îl autorizează pentru aceasta. Aceasta a fost sursa care a

creat acea practică arbitrală care permite părților de a cesiona dreptul de acțiune împotriva cărașului, între părțile participante la contractul de transport, indicate în scrisoarea de trăsură.

Extinderea dreptului la acțiune, prin cesiune, asupra unor unități care nu sînt părți în contractul de transport, este discutabilă, pentru că:

— art. 85 din Regulamentul de Transport, prevede numai dreptul unității destinate de a autoriza pe expeditor să reclame pe căraș;

— schimbă unitatea creditoare în raportul contractual de transport, cu o altă unitate cu care cărașul nu este în raport de drept și față de care, actele de transport și constatare nu sînt opozabile.

Eventual, dacă în scrisoarea de trăsură s-ar trece denumirea expeditorului urmată de denumirea unității în numele căreia lucrează ca mandatar (Exemplu IEP Constanța Port pentru întreprinderea Silozul Constanța Port) introducerea unității furnizoare în acest fel în contractul de transport ar crea anumite drepturi pentru aceasta.

În concluzie, potrivit legislației actuale, dreptul la acțiune împotriva cărașului aparține părților participante la contractul de transport, iar cesiunea acestui drept se poate face numai între cele 2 părți cu care cărașul este în raport de drept.

Cuantumul despăgubirii imputabile căii ferate

Practica arbitrală a fost chemată în unele litigii (Ex. dosarul nr. 3704/1978 al Arbitrajului de Stat Central), să aprecieze dacă — față de consecințele faptei imputabile căii ferate — i se poate stabili răspunderea majorată prevăzută pentru dol sau culpă gravă de Regulamentul de transport C.F.R. și de Convenția internațională CIM (Convenția SMGS nu prevede această situație).

Să vedem care sînt reglementările din aceste acte normative:

— art. 81 din Regulamentul de transport C.F.R., prevede: „În toate cazurile cînd pierderea totală sau parțială, avaria sau întîrzierea a unui mărfi are drept cauză dolul sau culpa gravă imputabilă căii ferate, cel în drept trebuie să fie despăgubit pentru prejudiciul dovedit pînă la concurența dublului sumelor maxime prevăzute la art. 73—80, după cum va fi cazul”, iar

— art. 37 din OIM prevede: În toate cazurile cînd depășirea termenului de executare a contractului de transport, pierderea totală sau parțială, ori avaria suferită de marfă, au drept cauză un dol sau o culpă gravă imputabilă căii ferate, cel îndreptățit va fi integral despăgubit pentru paguba dovedită. În caz de culpă gravă, despăgubirea este totuși limitată la dublul su-

melor maxime prevăzute la art. 31—36”. (Sublinierile ns.).

Din analiza atentă a acestor prevederi se constată următoarele:

— nici art. 81 din R.T. și nici art. 37 din CIM nu stabilesc o clauză de responsabilitate distinctă pentru dolul sau culpa gravă, ci numai o majorare a răspunderii generale a căii ferate;

— în timp ce în CIM se face distincție între dol și culpă gravă, în ceea ce privește cuantumul despăgubirii (integral — după codul civil — la dol și numai dublul sumelor maxime — prevăzute de CIM — în caz de culpă gravă), Reg. de transport C.F.R. nu face nici o deosebire între dol și culpă gravă, în ceea ce privește răspunderea căii ferate. (Așa cum era în vechiul CIM);

— nici unul din aceste acte normative nu precizează ce se înțelege prin dol și ce prin culpă gravă, lăsînd la aprecierea instanțelor (sau organelor arbitrale), să o facă de la caz la caz, în funcție de ansamblul situației de fapt din speța respectivă.

Practica judiciară (atunci cînd litigiile cu calea ferată se judecau la instanțele judecătorești, nu la arbitraj), considera că în caz de dol sau culpă gravă (neglijență vădită) a căii ferate, cuantumul despăgubirii se acordă con-

form art. 430 al. 2 din Codul comercial și art. 1084 și 1086 Cod civil.

Literatura juridică nu s-a ocupat decît în foarte mică măsură de această problemă și numai în transporturile internaționale reglementate de Convenția CIM cea veche, care nu făcea diferență între dol și culpă gravă. (Bela de Nánassy — Dreptul internațional de transport pe calea ferată 1946, pag. 608—616).

Autorul indicat consideră culpă gravă: punerea la dispoziție de calea ferată a unui vagon impropriu pentru transport, amestecul mărfurilor predate pentru vagoane descoperite, depozitarea de c.f. a mărfurilor aproape de linie, executarea neregulată a ordinului de modificare a contractului de transport, returnarea vagonului fără ordin de la destinație, livrarea la o adresă greșită, vânzarea neregulată a mărfurilor prisos, furtul de către agenții căii ferate, neluarea măsurilor pentru limitarea pagubelor.

Nu consideră culpă gravă: separarea mărfii de scrisoarea de trăsură; neobservarea prescripțiilor de ordin interior, simpla depășire a termenului de livrare, furtul de către terți — dacă este vorba de caz izolat, aranjarea neregulată în apropiere de locomotivă a vagoanelor încărcate cu materiale inflamabile, acceptarea unei scrisori de trăsură care cuprinde mențiuni neregulate sau insuficiente.

Același autor constată că jurisprudența este flotantă (aceeași faptă fiind considerată cînd culpă gravă, cînd ușoară) în următoarele cazuri enumerate cu titlu de exemplu (denumite cazuri controversate): șocul de ma-

nevără, dispariția documentelor de transport, avizarea tardivă, furturile repetate, depășirea exagerată a termenului de transport.

Pentru aceste motive consideră că instanțele (organele arbitrale la noi) trebuie să țină cont de circumstanțele de fapt ale cazului judecat și de faptul că „în domeniul feroviar culpa gravă constă în a nesocoti de o manieră particular gravă diligența necesară în executarea contractului de transport”.

Calea ferată română consideră dol sau culpă numai în cazul accidentelor de cale ferată. Instrucția nr. 3/1970 pentru prevenirea și tratarea evenimentelor de cale ferată, împarte aceste evenimente în accidente de 3 categorii și defectuoșități în muncă, împărțite în 3 grupe.

Arbitrajul de Stat a considerat, în general, — în conformitate cu prevederile C.F.R. — că se consideră dol sau culpă gravă a prepușilor căii ferate, în caz de accidente de cale ferată, catalogate ca atare.

În aceste cazuri, arbitrajul consideră că, reclamanta are acțiune în repararea pagubelor provocate prin fapte ilicite și se aplică ca atare și termenul lung de prescripție de 18 luni.

Nu cunoaștem vreun caz în care să se fi făcut vreo diferență între dol și culpă gravă, deși acest lucru este necesar în transporturile internaționale în regim C.I.M. În această situație urmează a se aplica dreptul comun care face diferență între intenție și neglijență.

luni, respectiv un an, în transporturile internaționale, în regim SMGS, respectiv regim CIM.

Reclamația administrativă suspendă cursul prescripției timp de trei luni în transporturile interne și în regim CIM (atunci cînd se face reclamație administrativă) și 180 zile în regim SMGS.

Pentru depășirea duratei de transport termenul este de 14 zile în transporturile locale (art. 86 din regulamentul de transport CFR) și de 60 zile în transporturile internaționale, atît în regim SMGS, cît și în regim CIM.

Cesionarea dreptului la acțiune trebuie făcută în termenul în care cel care o dă are dreptul să-și valorifice pretențiile față de căraș.

Potrivit art. 85 pct. 3 lit. b, combinat cu art. 61 pct. 3, alin. 2 din Regulamentul de transport CFR, în cazul în care destinatarul nu a primit scrisoarea de trăsură sau marfa de la calea ferată și nici nu a executat vreo obligație derivînd din contractul de transport, acționarea căii ferate de către destinatar constituie numai o facultate, iar nu o obligație. Reamintim că în cazul pierderii totale a mărfii, termenul de prescripție începe să curgă din a 30-a zi care urmează după expirarea termenului de executare a contractului.

Dacă acțiunea se introduce la arbitraj înainte de a expira termenul de suspendare a prescripției prin introducerea reclamației administrative, în caz de rezolvare favorabilă a acesteia, reclamanta nu poate pretinde cheltuielile de arbitraj. În situația în care reclamația administrativă nu este rezolvată de căraș, fiind restituită de acesta, acțiunea împotriva căii ferate nu poate fi considerată ca prematură, reclamanta fiind îndreptățită să sesizeze arbitrajul, încadrîndu-se în termenul de prescripție. (Ex. decizia PAS nr. 1945/31.VII.1978).

Reclamația administrativă se face în transportul intern de predător-expeditor la regionala de c.f. în raza căreia s-a predat transportul.

În transporturile internaționale, în conformitate cu Convențiile SMGS și CIM și cu Instrucția comună MTTC și PAS nr. 10/1964, reclamațiile administrative se soluționează de MMTC — Departamentul căilor ferate — Direcția mișcare și comercial pentru daunele datorate ca despăgubire și de Direcția de control a veniturilor din MTTC, pentru pretenții în legătură cu diferențe de taxe de transport în trafic internațional.

Sediul MTTC fiind în București, competența teritorială pentru acțiune aparține organelor Arbitrajului de stat central în cazul cînd în litigiu este parte o întreprindere de comerț exterior specializată sau în cazul cînd

Consecințele nevalorificării drepturilor față de calea ferată

În unele acțiuni introduse la arbitrajul de stat nu se poate obține valorificarea drepturilor reclamantei față de calea ferată, intrucît aceasta nu a fost acționată în termen.

Vom da numai cîteva exemple: Prin decizia nr. 1229/29 IV 1978, Primul arbitru de stat se pronunță că „prejudiciul datorat nevalorificării dreptului, se suportă de unitatea care, deși a avut calitatea, nu a introdus reclamație la calea ferată”.

În dosarul nr. 1798/1978, două întreprinderi s-au invitat una pe alta să acționeze pe căraș, pînă au pierdut termenul de prescripție. Iar în alt dosar, nr. 2640/1977. (ambele la arbitrajul de stat central), o întreprindere face reclamație administrativă la calea ferată în termen, dar apoi, deși nu primește răspuns de la aceasta, nu introduce acțiune la arbitraj și pierde astfel posibilitatea de a-și valorifica drepturile ce le avea față de calea ferată.

Aceste exemple și altele — relativ numeroase — ne fac să credem că este

necesar a se reaminti unele prevederi legale în materie.

Reclamația administrativă, care în relațiile cu calea ferată, ține locul concilierii prearbitrale, este obligatorie în transporturile locale și cele internaționale în trafic SMGS. În trafic CIM, reclamația este obligatorie numai în cazul depășirii duratei de transport.

Reclamația administrativă se poate face numai de părțile (predător sau destinatar) înscrise în scrisoarea de trăsură, sau de un mandatar care primește cesiune în acest sens. Reclamația se poate face numai de destinatar după primirea scrisorii de trăsură, sau de predător, pînă în acel moment. Destinatarul poate da cesiune predătorului să acționeze el calea ferată, însă numai atunci cînd este îndreptățit să o facă (de ex. în cazul transportului mărfurilor la care recepția se face la predător).

Termenele pentru reclamația administrativă și pentru acțiune, sînt de 6 luni în transporturile interne și de 9

una din părți este o unitate autorizată să facă operațiuni de comerț exterior, indiferent de valoarea acțiunii, sau când suma care se pretinde este mai mare de 100.000 lei, ori când una din părți este o instituție centrală de stat.

Celelalte litigii derivând din transporturile internaționale se soluționează de Arbitrajul de stat al municipiului București.

Aspecte din practica arbitrală privind reclamația administrativă

Despre reclamația administrativă la calea ferată s-a scris în repetate rânduri. Unele hotărâri și decizii arbitrale recente, ne-au arătat că sînt încă unele aspecte nelămurite în practica beneficiarilor de transporturi pe calea ferată.

Astfel, în unele spețe s-a pus problema obligativității reclamației administrative, partea îndreptățită să facă această reclamație și unde trebuie să o adreseze.

1. Obligativitatea introducerii reclamației administrative.

În conformitate cu prevederile art. 2 din Regulile procedurii arbitrale, în cazul cînd între organizațiile socialiste se ivesc litigii care ar urma să fie rezolvate de arbitrajul de stat, cererea de arbitraj nu se poate introduce înainte ca reclamantul să fi încercat soluționarea conflictului pe cale de înțelegere cu cealaltă parte, potrivit legii sau altor dispoziții cu caracter normativ.

Art. 84 din Regulamentul de transport pe calea ferată, la pct. 1. prevede că reclamația administrativă rezultînd din contractul de transport trebuie adresată în scris căii ferate, fără a menționa expres obligativitatea ei, spre deosebire de art. 29 și 1 din SMGS care menționează expres: „acțiunea poate fi intentată numai după prezentarea reclamației”.

Pentru ca și în cazul litigiilor cu calea ferată să funcționeze o înțelegere (conciliere) prearbitrală obligatorie, pentru a se diminua numărul litigiilor în materia transporturilor și pentru operativitate, M.T.Tc. și PAS au dat instrucțiunea comună nr. 565/3896 a MTTc și nr. 10 a PAS, ambele din 30 oct. 1964 privind rezolvarea operativă a pretențiilor născute din contractul de transport, prin care se obligă organizațiile socialiste, ca înainte de a sesiza arbitrajul (de stat sau departamental) să introducă reclamația administrativă la organele competente ale unităților de transport.

Repunerea în termen, prevăzută de art. 19 din Decretul nr. 167/1958, nu-și are aplicare în litigiile izvorînd din contractul internațional de transport, deoarece prescripția este reglementată de cele două convenții SMGS și CIM care nu prevăd repunerea în termen și care în art. 53 și respectiv 35, admit aplicarea dreptului intern numai în lipsa de dispoziții în cuprinsul lor. (decizia PAS nr. 2787/1961).

2. Partea îndreptățită să facă reclamația administrativă.

Reclamația administrativă trebuie făcută în termenul legal (6 luni în transporturile interne și 9 luni în transportul internațional în regim SMGS; în regim CIM ea nu este obligatorie), numai de partea care figurează în scrisoarea de trăsură (expeditorul pînă la primirea acesteia de către destinatar și de acesta, din acel moment).

Părțile pot da cesiune celeilalte părți sau unor terți (ex. mandatar).

S-a pus următoarea problemă: în transportul internațional cine urmează să facă reclamație administrativă, destinatarul din scrisoarea de trăsură internațională sau cel din scrisoarea de trăsură locală care se completează de ISSE Romtrans la frontieră, în conformitate cu efectuarea plății centralizate. Ex. dosarul nr. 1798/1978 sau Decizia PAS nr. 1229/1978.

Pentru a se putea răspunde la această întrebare trebuie arătat că atunci cînd la import marfa provine dintr-o țară limitrofă, scrisoarea de trăsură internațională însoțește transportul pînă la stația de destinație, pe cînd atunci cînd transportul sosește dintr-o țară care nu este limitrofă (ex. din Polonia, prin Cehoslovacia și Ungaria), atunci transportul rămîne tot

internațional pînă la destinație, însă ISCE Romtrans emite scrisoare de trăsură locală.

În primul caz destinatarul care trebuie să facă reclamație administrativă este cel din scrisoarea de trăsură internațională, iar în cel de al doilea caz, cel din scrisoarea de trăsură locală. Desigur, cu amendamentul că dacă se constată o neregulă la frontieră, în ambele cazuri, cel care trebuie să facă reclamație administrativă este destinatarul din scrisoarea de trăsură internațională.

3. Unde trebuie adresată reclamația administrativă.

La pct. 2 din instrucțiunile comune mai sus-citate sînt prevăzute organele competente a rezolva reclamația administrativă. Menționăm că, la 29 IV 1970, organele emitente au modificat acest punct, astfel că în prezent acestea sînt:

Regionalele de căi ferate pentru pretențiile în legătură cu transporturile în trafic local, indiferent de valoarea despăgubirii solicitate; Direcția mișcare și comercială din Departamentul căilor ferate pentru reclamațiile și cererile de despăgubiri privind pierderi sau avarii de mărfuri, sau depășirea termenului în trafic internațional și Direcția de control a veniturilor pentru pretențiile în legătură cu diferențe de taxe de transport în trafic internațional. (Menționăm că anexa nr. 13 la Convenția SMGS prevede de asemenea expres aceleași organe).

S-a pus problema — ex. Decizia PAS nr. 1261/29 IV 1978 — dacă o sesizare făcută la o stație de cale ferată, poate fi considerată ca reclamație administrativă. S-a răspuns afirmativ. Este însă necesară o lămurire: 1. sesizarea trebuie să fie însoțită de actele necesare legitimării reclamantei și dovedirii pretențiilor, acte care sînt prevăzute la pct. 1 din instrucțiunile citate și 2. stația urmează să înainteze sesizarea greșit îndreptată la cei în drept (mai sus-menționați). sau să o inapoeze reclamantei.

Numai dacă nu i-a fost înapoiată, această sesizare poate avea efect suspensiv asupra prescripției.

Contractul economic de transport auto

Pentru creșterea rolului raporturilor contractuale între organizațiile socialiste ca mijloc de aducere la îndeplinire a sarcinilor cuprinse în planul de stat, s-a adoptat, prin legea nr. 71/1969 și H.C.M. nr. 1011/1972, cadrul legal necesar.

Prin crearea de obligații juridice ferme, contractul economic servește la concretizarea modului de desfășurare a relațiilor economice dintre organizațiile socialiste referitoare la furnizarea de produse, executarea de lucrări și prestarea de servicii, contribuind, astfel, ca instrument juridic, la

înfăptuirea integrală a obligațiilor rezultate din planul național unic de dezvoltare economico-socială.

Activitatea de transport, indispensabilă pentru a asigura deplasarea materiilor prime, a utilajelor și produselor finite în procesul de producție și circulație a mărfurilor, se desfășoară în diferitele faze ale acestor procese, contribuind la realizarea obiectivelor tuturor ramurilor economiei naționale.

Organizarea și realizarea activității de transport între organizațiile socialiste, ca parte integrantă a planului

național unic de dezvoltare economică-socială, este supusă reglementărilor generale referitoare la contractele economice. Prin Programul de măsuri pentru îmbunătățirea utilizării mijloacelor de transport feroviar, auto și pe apă, aprobat prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 425/1975, se prevede obligația organizațiilor socialiste de transport și de expediție de a încheia, cu începere de la 1 ianuarie 1976, în conformitate cu legea nr. 71/1969 contracte economice anuale de prestații de transport.

Planificarea și executarea transporturilor prevăzute în contractele economice anuale de prestații de transport se realizează potrivit normelor metodologice aprobate de Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, cu acordul ministerelor și organelor centrale interesate.

Pentru transportul cu mijloace auto aceste norme metodologice precum și contractul economic model de prestații auto au fost aprobate prin Ordinul M.T.Tc. nr. 725 din 21 aprilie 1976.

● Pregătirea acțiunii de încheiere a contractelor economice de prestații de transport auto. În vederea pregătirii acțiunii de încheiere a contractelor economice anuale de prestații de transport auto și a asigurării, pe de o parte, a necesarului de transport a unităților beneficiare, iar, pe de altă parte, a capacității de transport corespunzătoare a cărașului, într-o fază precontractuală, obligatorie, necesarul de transport trebuie stabilit cât mai real.

Este de reținut că în relațiile contractuale ce asigură planificarea transporturilor este neesențială calitatea pe care „expeditorul” o are în procesul de producție sau de circulație a mărfurilor. Ceea ce creează obligația de contractare, pe lângă capacitatea civilă generală de a contracta, este „solicitarea” transportului respectiv. În consecință solicitatorul transportului, denumit „expeditor” este obligat încă în faza precontractuală a determina și comunica unității de transport auto, necesarul de transport.

Datele privind necesarul de transport auto cuprind: necesarul anual de transporturi, exprimat, după caz, în tone expediate sau în capacități auto la dispoziția expeditorului; defalcarea necesarului pe subunitățile din subordine care vor utiliza mijloacele auto (șantiere, loturi, ferme, secții etc.), trimestre și luni, grupe de mărfuri, feluri de mijloace auto (cu caroserie obișnuită, cu amenajări speciale, autotrenuri, autobasculante etc.) și eventual, pe capacități nominale ale mijloacelor auto; precizarea, pentru fiecare cantitate de mărfuri sau capacități auto defalcată ca mai sus, a distanței medii de transport.

În fiecare an până la 15 octombrie sau în termen de 15 zile de la data

stabilită prin actul normativ pentru încheierea contractelor economice de livrări (dacă acesta este prevăzut după 1 octombrie), expeditorii trebuie să comunice întreprinderii de transporturi auto pentru anul următor, necesarul de transporturi cu mijloace auto din parcul de folosință generală al Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor.

Comunicările făcute de expeditor sînt supuse unei analize bilaterale la nivel de unități, între căraș și expeditor. Întreprinderea de transporturi auto căreia i s-a comunicat necesarul de transport organizează până la 1 noiembrie al fiecărui an sau în termen de 15 zile de la data primirii necesarului de transport atunci cînd prin act normativ s-a stabilit o dată ulterioară lui 1 octombrie pentru încheierea contractelor de livrare, înțilniri și discuții cu unitățile care au prezentat date privind necesarul de transport. Modificările privind necesarul de transport asupra căruia s-a căzut de acord se vor înscrie în situația prezentată de expeditor. De asemenea, se înscriu în aceeași situație constatările și concluziile cărașului privind necesarul de transport, neînsoșite de reprezentantul expeditorului.

● Centralizarea necesarului de transporturi și elaborarea balanței de capacitate. Fiecare întreprindere de transporturi auto, după ce a analizat și modificat, dacă este cazul, datele referitoare la necesarul de transport comunicate de expeditori, întocmește și transmite Centralei de Transporturi Auto din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor o situație centralizatoare a necesarului anual de transport, pe raza sa teritorială. Odată cu situația centralizatoare se transmite Centralei de Transporturi Auto și un memoriu explicativ în care se analizează posibilitățile de acoperire și de contractare a capacităților de transport necesare.

Pe baza datelor prezentate prin situațiile centralizatoare de întreprinderile de transport auto, Centrala de Transporturi Auto elaborează balanța de capacitate pe felurile de mijloace auto din dotare și pe întreprinderile subordonate, în scopul încadrării necesarului de transport în capacitatea de dotare.

În funcție de concluziile ce se desprind din analiza balanțelor de capacitate, Centrala de Transporturi Auto, organizează o a doua analiză de date aceasta la nivel de organe centrale.

Balanțele de capacitate de transport, cu eventualele corecturi rezultate în urma discuțiilor cu ministerele, celelalte organe centrale și cu consiliile populare județene și al municipiului București, se transmit de Centrala de Transporturi Auto, întreprinderilor de transporturi auto în subordine, până cel mai târziu la 15 noiembrie. Aceste întreprinderi la rîndul lor, transmit unităților expeditoare

re interesate, comunicările necesare rezultate din balanța referitoare la necesarul de transport, pe baza căreia să se încheie, pînă la 31 decembrie, contractele economice anuale de prestații de transport auto.

● Încheierea contractelor economice anuale de prestații de transport auto. Ca orice contract economic care se încheie între unitățile socialiste și contractul economic anual de prestații de transport auto, se încheie potrivit principiilor generale ale contractului și a legii nr. 71/1969 — cadrul juridic general al contractului economic — și a prevederilor specifice din Normele metodologice de planificare și executare a transporturilor de mărfuri cu mijloace auto.

Creînd drepturi și obligații reciproce între părțile contractante, contractul economic anual de prestații de transport auto este un contract sinalgmatic, avînd toate caracteristicile acestui tip de contract. Totodată, prin preluarea unor obligații prevăzute în Normele metodologice de planificare și executare a transporturilor auto, contractului i se conferă și un vădit caracter de contract de adeziune pentru acele prevederi care prin caracterul lor normativ se impun cu forță obligatorie părților contractante. Nerespectarea de către expeditor a acestor prevederi cuprinse în contract prin reproducerea lor din Normele metodologice, atrage exonerarea cărașului de obligația de a executa contractul. Astfel cărașul nu poate fi obligat să execute cu autobasculante transporturi de mărfuri basculabile cu încărcare mecanizată pe distanță mai mare de 10 km sau nu va putea fi obligat să execute în perioada 1 septembrie — 31 decembrie un volum mai mare de 25% din volumul anual de transporturi de produse de carieră, balastieră și lemne de foc.

Între părți, se nasc, derivînd din obiectul contractului, obligația și dreptul corelativ de a pune la dispoziție — respectiv de a solicita capacitatea de transport contractată în condițiile și termenele convenite. Capacitatea de transport contractată privește în primul rînd cea care execută transporturi auto de interes general (publice), dar poate să se refere și la transporturile ce intră, potrivit decretului nr. 468/1977, în sfera de activitate a parcului auto de deservire proprie (intern). Capacitatea de transport formată din autobasculante necesară transporturilor de mărfuri de masă basculabile, care intră în sfera de activitate a parcului auto intern, nu poate fi însă angajată decît prin contracte temporare, încheiate în cursul anului de execuție, în măsura și în perioadele în care, după acoperirea cererilor de capacitate pentru transporturi ce revin în exclusivitate parcului auto de folosință generală, cărașul are capacitate disponibilă.

În contractul economic de prestații de transporturi auto, capacitatea de

transport se stabilește pe total și pe structură parc, în funcție de necesarul de transport în vederea căreia respectiva capacitate va fi pusă la dispoziție precum și de condițiile de exploatare specifice, luându-se în considerare elementele de productivitate corespunzătoare categoriilor respective de transporturi (viteză, timp de încărcare-descărcare, program de lucru, felul și greutatea specifică a mărfurilor și altele).

În ceea ce privește clauzele generale, conținutul lor cadru este stabilit prin contractul economic model aprobat în baza H.C.M. nr. 425/975 de Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor prin Ordinul nr. 725 din 21 aprilie 1976.

Clauzele speciale convenite de părți, apar utile în special în cazul transporturilor la care locurile de încărcare-descărcare cer precizarea pozițiilor de lucru, respectarea tehnologiei de lucru a expeditorului și altele asemenea.

În cazurile în care capacitatea de transport nu este pusă la dispoziție în localitatea de reședință a unității de transport, ci trebuie pusă la dispoziția expeditorului în altă localitate, adică „dislocată”, în contractul economic de prestații de transport auto, vor fi prevăzute și obligațiile ce-i revin expeditorului în privința asigurării în localitatea de dislocare a condițiilor tehnico-materiale și organizatorice care să permită desfășurarea procesului de transport și exploatare rațională a parcului auto dislocat.

În funcție de condițiile concrete, în contract vor fi cuprinse, sub formă de clauze speciale, și alte obligații ale părților, corespunzătoare legii nr. 71/1969, H.C.M. Nr. 425/1975 și a Normelor metodologice de planificare și executare a transporturilor de mărfuri cu mijloace auto.

● **Programarea și eșalonarea.** Contractul economic anual de prestații de transport auto, cuprinde capacitatea de transport contractată pe un an calendaristic. Strins legat de nevoile diverselor ramuri ale producției și ale circulației mărfurilor, transportul auto, pentru a face față eficient și operativ acestor nevoi, trebuie să fie realizat în condiții corespunzătoare atât organizării procesului de producție și circulație a mărfurilor din cadrul unităților beneficiare, cât și al procesului de transport organizat în sistemul republican al rețelei de transporturi auto.

Datele referitoare la capacitatea anuală de transport auto contractată, prevăzute în anexa la contractul economic anual de prestații de transporturi auto, cuprind media lunară a numărului de mijloace auto pe categorii de capacități. Această medie lunară constituie un element indicativ, pentru a cărei realizare este necesar să se stabilească, în limitele sale:

- programul lunar de transport,
- eșalonarea pe săptămâni a capacității din programul lunar,
- programarea pe zile a capacității.

Intocmirea lucrărilor privind programul lunar de transport, eșalonarea pe săptămâni a capacității din acest program și programarea pe zile a capacității, constituie condiții esențiale pentru validitatea executării capacității de transport contractată, întrucât în lipsa lor, cărașul nu poate să-și organizeze procesul de transport în condiții în care să facă față cerințelor beneficiarilor. Tocmai din această cauză, neindeplinirea lucrărilor de programare și eșalonare, în total sau numai în parte, atrage după sine, de drept, anularea capacității de transport contractată pe luna respectivă. Sint exceptate de la această consecință numai acele categorii de transport pentru care în contract se prevede că nu este necesară întocmirea pe parcurs a lucrărilor de programare și eșalonare. Este vorba de categoriile de transport specifice cum sint: transporturile de poștă și presă, transporturile pentru intervenții și neprevăzute și altele expres menționate în Normele metodologice pentru planificarea și executarea transporturilor auto. De asemenea, nu intră, în mod firesc, în incidența consecinței anulării capacității contractate, sarcinile asumate prin contracte temporare, în măsura în care odată cu încheierea contractului respectiv se stabilesc în scris, de comun acord, eșalonarea capacității pe săptămâni și programarea pe zile.

Expeditorul poate cere să definitiveze concomitent programul lunar de transport și eșalonarea pe săptămâni a capacității din programul lunar, dacă la data când urmează să definitiveze programul lunar dispune de datele necesare pentru întocmirea în același timp și a lucrării de eșalonare a capacității de transport auto pe săptămâni.

Ca parte contractantă, expeditorul are obligația să întocmească, până cel mai târziu în ziua de 20 a lunii precedente, programul lunar de transport auto la nivelul capacităților și categoriile de transport contractate. În cazul în care expeditorul are nevoie pentru luna respectivă de o capacitate de transport mai mare decât cea contractată, el poate solicita efectuarea de transporturi care depășesc capacitatea contractată, iar cărașul, în funcție de capacitățile disponibile poate accepta, integral sau parțial, plusul de capacitate solicitat de expeditor. În acest caz, transporturile suplimentare vor fi prevăzute în programul de transport lunar căpătând astfel caracterul de transporturi contractate. La acceptarea plusului de capacitate cărașul trebuie să dea prioritate cererilor făcute în vederea recuperării restanțelor înregistrate din vina sa și pentru care a fost penalizat.

De asemenea, expeditorul, în funcție de nevoile reale de transport pentru luna respectivă, poate solicita o capacitate mai mică decât cea prevăzută în contract. Cărașul este obligat să ia în considerație solicitarea făcută de expeditor, indiferent de mărimea diferenței între noua capacitate solicitată și cea contractată și ca urmare să se anuleze diferența în minus din capacitatea contractată. Din punct de vedere al efectelor juridice ale diminuării de capacitate, sint situații în care expeditorul este obligat a plăti penalități din această cauză și situații, limitativ și expres prevăzute în Normele metodologice, când nu trebuie să plătească aceste penalități.

Neprezentarea în termen, adică cel mai târziu până la 20 ale lunii precedente celei de referință sau înscrierea de date incorecte sau incomplete, atrage răspunderea exclusivă a expeditorului care suportă toate consecințele ce derivă din aceste situații, și în principal anularea din contract a capacității de transport aferentă.

Programul lunar de transport se definitivează prin restituirea de către cărași a unui exemplar confirmat de pe programul prezentat. În programul astfel restituit, cărașul este obligat să specifice capacitatea de transport acceptată, pe locuri de muncă, autobazele stabilite fiind obligate să asigure capacitatea auto programată.

Pe baza programului lunar de transport se desfășoară faza următoare a concretizării capacității de transport contractată. În această fază denumită eșalonarea pe săptămâni calendaristice a programului lunar acceptat, se stabilesc prin elemente concrete necesare pentru execuție, felul mijlocului de transport, data și locul unde urmează a fi pus la dispoziție.

Eșalonarea pe săptămâni a capacității de transport determinată prin programul lunar se prezintă de expeditor cu 3 zile înainte de începerea lunii de executare, la autobaza, care potrivit programului, este stabilită să asigure capacitatea de transport. Datele se transmit în cadrul eșalonării pe săptămâni, din care unele sint aceleași ca în programul lunar, se referă la: subunitatea expeditoare, felul mijlocului auto, categoria de transport sau felul mărfii, locul de prezentare, de încărcare-descărcare și eliberare, eșalonarea pe săptămâni calendaristice, în tone capacitate sau număr mijloace auto. Eșalonarea programului lunar, se face, de regulă, uniform pe săptămâni calendaristice sau fracțiuni de săptămână. De la această regulă sint exceptate transporturile de legume și fructe proaspete, struguri, cartofi și cereale, sfeclă și alte produse agricole, executate în timpul și în cadrul campaniei de recoltare a fiecărui produs în parte.

În ceea ce privește capacitatea de transport acceptată prin programul lunar, expeditorul poate renunța la o

parte sau în întregime, fie printr-o adresă separată, fie printr-o mențiune specială făcută în lucrarea de eşalonare sau prin simplul fapt al înscrierii în această lucrare a unei capacități diferite — mai redusă — decît cea din programare.

În faza definitivării eşalonării pe săptămîni pentru unele categorii de transporturi la care, potrivit specificului lor, este necesară stabilirea anticipată a unor elemente de exploatare, expeditorul și cîrăușul, de comun acord, vor stabili și consemna pe lucrarea de eşalonare, aceste elemente. Utilitatea stabilirii anticipate a acestor elemente este atît din punct de vedere al unei utilizări raționale a autovehiculului, cit și de ordin tarifar, cunoașterea lor dînd posibilitatea aplicării tarifelor corespunzătoare, potrivit Tarifului Unic pentru transportul de mărfuri cu mijloace auto, stabilit în baza Decretului Nr. 523/1973.

Elementele de exploatare stabilite anticipat diferă după cum transportul se taxează la tariful pe oră și kilometru sau pe kilometru.

Ultima operație în cadrul planificării transporturilor de mărfuri cu mijloace auto, ce urmează după eşalonarea pe săptămîni, este programarea capacității pe zile. Programarea pe zile se depune la autobaza desemnată să asigure capacitatea de transport, pînă în ziua de vineri la ora 13 pentru săptămîna viitoare. Pentru prima săptămîină din lună sau fracțiune de săptămîină, programarea pe zile se depune odată cu eşalonarea pe săptămîni. De regulă, programarea se face uniform pe toate zilele lucrătoare ale săptămîinii. Dacă la eşalonarea pe zile, părțile convin să se lucreze și duminica, capacitatea programată pentru acea zi va putea fi, la cererea expeditorului, mai mică decît cea fixată pentru zilele următoare. Prin Normele metodologice de planificare și executare a transporturilor auto, sint exceptate expres de la regula uniformității, unele categorii de transporturi, între care menționăm: transporturile de legume și fructe proaspete, mărfuri perisabile, executate cu autovehicule dotate cu instalații de frig sau izoterme.

Expeditorul este obligat ca prin programarea pe zile să precizeze pentru fiecare zi a săptămîinii toate datele necesare în vederea identificării punctului de prezentare a autovehiculului și a punctului în care acesta va fi încărcat, descărcat și eliberat. Pentru fiecare din aceste puncte în parte se va arăta denumirea (depozit, maeazie, utilaj), localitatea, strada, cartierul și alte date pentru identificarea concretă a punctului respectiv.

● **Răspunderi și penalități derivînd din contractul economic anual de prestații de transport auto.** Contractul economic de prestații de transport auto are drept scop să asigure pentru expeditor, într-o anumită perioadă,

capacitatea de transport corespunzătoare nevoilor de producție și circulație a mărfurilor, iar pentru cîrăuș să-i permită evaluarea sarcinilor de transport ce-i revin într-o anumită perioadă. Încheindu-se anual, înainte de începerea perioadei de plan, contractul economic de prestații de transporturi auto, în acel moment, nu poate cuprinde nevoile „exacte” de transport și mai ales nu poate detalia în mod concret felul mijlocului de transport și relațiile de transport. Stabilirea capacității de transport anuale reprezintă la încheierea contractului economic anual de prestații de transport auto, rezultatul unei operații prealabile de planificare ce se desfășoară în cadrul elaborării, în dialogul expeditor-cîrăuș, a necesarului anual de transport auto. Este deci firesc, ca devenind obligații contractuale, capacitatea de transport anuală să poată fi, în diverse perioade succesive prealabile momentului executării, susceptibilă de „adaptări” corelate cu concretizarea nevoilor reale de transport. Aceste adaptări se fac pe baza și în condițiile Normelor metodologice de planificare și executare a transporturilor de mărfuri cu mijloace auto, care constituie temeiul legal al încheierii contractului și a adaptărilor succesive a capacității de transport contractată inițial.

Este, de asemenea, în interesul cîrăușului de a cunoaște felul și volumul mărfurilor de transportat precum și relațiile de transport, cit mai aproape de realitate, pentru a face o dimensionare și pregătire adecvată a parcului de mijloace auto aferent. Ca rezultat al acestor adaptări de capacitate de transport se produc fie plusuri de capacitate, care acceptate de cîrăuș devin obligații contractuale, fie reduceri de capacitate care micșorează volumul de transport contractat. Reducerea de capacitate de transport are drept efect anularea diferenței în minus dintre noua capacitate „adaptată” și cea contractată inițial.

Capacitatea anulată încetează de a mai constitui o obligație derivînd din contractul economic anual de prestații de transport auto, datorită nerespectării de către una din părți a unor obligații pentru care Normele metodologice pentru planificarea și executarea transporturilor auto, prevăd această măsură. Pentru a se aplica, cu caracter de penalitate civilă, anularea capacității de transport trebuie să fie prevăzută ca atare în Normele metodologice mai sus-menționate. Orice extindere, chiar cu acordul părților contractante dată în faza executării, este interzisă, singurele cazuri de aplicare a acestei măsuri fiind cele legal stabilite prin Normele metodologice pentru planificarea și executarea transporturilor auto.

În cazul anulării capacității de transport, în cazurile și condițiile stabilite prin Normele metodologice pentru planificarea și executarea transporturilor auto, partea în culpă, la

cererea celeilalte părți, va plăti penalități conform H.C.M. nr. 1381/1974 și a Normelor metodologice mai sus-citate, după cum urmează:

— la definitivarea programului lunar de transport și la definitivarea eşalonării pe săptămîni, penalitatea pentru fiecare mijloc de transport auto zi, anulat, va fi egală cu tariful pentru timp, socotit la 3 ore, din tariful pe oră și kilometru, prevăzut în art. 14 din Tariful Unic — Partea II anexa Tabel 1 a.;

— la programarea pe zile, penalitatea pentru fiecare mijloc auto anulat va fi egală cu tariful pentru timp, socotit pentru o durată de 8 ore, din tariful pe oră și kilometru, prevăzut în articolul din Tariful Unic mai sus-menționat;

— după programarea pe zile, penalitatea va fi dublă decît cea stabilită pentru situația analizată la aliniatul anterior;

— nepunerea la dispoziție de către cîrăuș a capacității, potrivit programului pentru ziua respectivă, este penalizată conform anexei nr. 7 din H.C.M. nr. 1381/1974. Aplicarea acestei penalități, suportată de cîrăuș, se face în funcție de categoria transporturilor și felul mărfurilor, cuantumul penalităților variînd pe trepte de mărime a timpului de întîrziere.

Normele metodologice prevăd limitativ cazurile în care expeditorul este scutit de plata penalităților. Aceste cazuri se datoresc fie forței majore fie culpei exclusive a terțului sau cîrăușului.

În mod corelativ, cîrăușul este scutit de penalități în cazurile limitativ prevăzute în Normele metodologice pentru planificarea și executarea transporturilor auto, atunci cînd nepunerea la dispoziție a mijloacelor auto se datorește unor cauze de forță majoră sau vinei exclusive a terților sau expeditorilor.

În încheiere, menționăm că în cazurile în care, din diferite considerente, unitățile socialiste nu au încheiat cu unitățile de transport auto contracte economice, sau chiar dacă au avut încheiate asemenea contracte, dar capacitatea contractată a fost anulată, și deci nu au asigurate mijloace auto pentru transporturile ce le sint necesare, pot solicita prin comenzi individuale, pentru fiecare autovehicul, cursă sau zi în parte, asemenea transporturi. Unitățile de transport auto, nefiînd obligate prin contract economic, vor putea satisface aceste cereri, în limita capacității disponibile, punînd la dispoziție mijloacele auto solicitate în condițiile convenite. Spre deosebire de situația în care a fost încheiat un contract economic de prestații de transporturi auto și capacitatea contractată este în vigoare — situație în care cîrăușul are obligația juridică, derivînd din acest contract — de a pune la dispoziția celeilalte părți contractante ca-

pacitatea de transport contractată, în cazul în care nu s-a încheiat un asemenea contract sau capacitatea de transport au fost anulate, iar cărașul este solicitat prin comandă individuală să pună la dispoziție un autovehicul obligația lui cu efecte juridice naște abia după ce a acceptat co-

manda. Cărașul nu are în asemenea situație o obligație contractuală pre-stabilită, fiind singur în măsură să decidă dacă, ținând seama de capacitățile sale disponibile de parc auto și de prioritățile de satisfacere a nevoilor de transport, acceptă sau nu cererea de transport.

Noile reglementări tarifare în transporturile auto de mărfuri

De la 1 ianuarie 1979 a intrat în vigoare noul Tarif Unic pentru transporturile de mărfuri cu mijloace auto, stabilit în baza Decretului nr. 523/1973. Acest tarif cu caracter unic și republican, se aplică obligator tuturor transporturilor auto executate de orice organizație socialistă, specializată sau nespecializată în asemenea transporturi, indiferent de subordona-re, profilul și gradul ei de organizare, care deține sau administrează unul sau mai multe mijloace auto de transport de mărfuri.

Înlocuind Tariful Unic în vigoare de la 1 ianuarie 1974, noul Tarif Unic ed. 1979, aduce o serie de modificări atât sistemului de aplicare a diferitelor tarife cit și modului de evidențiere și de folosire a datelor ce servesc la stabilirea tarifelor aplicabile.

Avind o largă arie de aplicare, prevederile noului Tarif Unic ed. 1979 interesează în egală măsură unitățile specializate în transporturile auto de interes republican sau local, care execută în mod obișnuit transporturi auto de mărfuri, cit și unitățile sau formațiile care, potrivit decretului nr. 468/1977 execută ocazional sau limitat, la anumit gen de activitate, asemenea transporturi.

Considerăm deci util să prezentăm în cele ce urmează principalele noi prevederi ale Tarifului Unic intrat în vigoare la 1 ianuarie 1979.

● Noua definiție dată „expediției” și trecerea unor transporturi de la tariful pe autovehicul pus la dispoziție exclusivă, la tariful pentru expediții individuale.

Definiția dată „expediției” prin noul Tarif Unic, o restrânge la partida de marfă prezentată pentru transport de un singur predător, pentru un singur destinatar și încăreată și descărcată în cite o singură localitate. Prin noua definiție dată expediției, și mai ales prin precizările făcute în Condițiile de aplicare, noul Tarif Unic ed. 1979, prevede expres că în cazul unei încărcături prezentată la transport pentru același sens al cursei, care urmează a fi descărcată la doi sau mai mulți destinatari, sau la depozitele unui singur destinatar, dar în mai multe localități, fiecare cantitate are un primitor distinct sau o localitate diferită de descărcare a mărfii, constituie o expediție individuală. În consecință nu

mai pot fi aplicate tarifele din categoria celor pentru transporturi executate cu mijloace auto, puse la dispoziție exclusivă a expeditorului, ci numai unul din tarifele pe cantitatea transportată (expediții parțiale, colectărie, mesagerii), potrivit sferei de aplicare a fiecărui tarif în parte.

Acelaș regim tarifar se aplică și în cazul în care încărcarea se face în două sau mai multe localități, iar încărcătura, astfel colectată, se descarcă într-un singur loc, chiar dacă marfa este prelucrată de un singur predător pentru un singur destinatar. Definiția expediției și condițiile ei de aplicare din punct de vedere tarifar, date prin noul Tarif Unic ed. 1979, atrage, prin consecință, trecerea unor transporturi auto interurbane, cărora li se aplica tariful pe autovehicul pus la dispoziție exclusivă, la tariful pe cantitate transportată, în special tariful pentru expediții parțiale.

Unitățile expeditoare trebuie să aibă în vedere noua definiție dată expediției pentru a cunoaște, încă din faza comenzii de transport, — ținind seama de încărcătura ce o au de transportat, locul respectiv locurile încărcării-descărcării și destinatarul sau destinatarii —, criteriile legale de aplicare a tarifului auto.

● **Noul tarif pentru imobilizarea în dislocare a mijloacelor auto.** Tariful Unic, ediția 1979 înființează un nou tarif denumit pentru imobilizarea mijloacelor auto aflate în dislocare, cese aplică cu începere de la 1 ianuarie. Noul tarif se aplică în situațiile în care pentru mijlocul auto pus la dispoziție, prin dislocare din alt județ, expeditorul nu asigură nici o activitate de transport timp de o zi sau mai mult și nici nu renunță la folosirea lor în continuare, definitiv sau pentru o durată determinată.

Exemplele, desigur nu limitative, date în Condițiile de aplicare ale Tarifului Unic ed. 1979, privind situațiile în care expeditorul nu asigură utilizarea mijloacelor auto, se referă la imposibilitatea recoltării produselor agricole care fac obiectul transportului, din cauza neajungerii la maturitatea necesară sau a ploilor, blocarea spațiilor de depozitare și inundarea balastierelor. În astfel de situații și altele asemenea, dacă expeditorul nu renunță în scris la folosirea autovehiculelor

puse la dispoziție, se aplică tariful pentru imobilizarea mijloacelor auto aflate în dislocare. Nivelul tarifului exprimat în lei/zi este de 150 lei în cazul autovehiculelor simple, 200 lei în cazul autotrenurilor (autovehicul plus remorcă) și autotractorului cu șă și remorcă, 50 lei pentru remorca imobilizată fără autovehiculul tractant.

Renunțarea făcută de expeditor în scris și adresată responsabilului formației de lucru dislocate, are drept efect neperceperea tarifului pentru imobilizare prin dislocare, din ziua în care este formulată, dacă este adusă la cunoștință pină la ora de începere a programului și din ziua următoare în celelalte cazuri. Este posibil ca renunțarea să fie făcută pentru un timp limitat, dar în acest caz renunțarea are drept efect neperceperea tarifului numai dacă expeditorul solicită sau este de acord cu readucerea mijloacelor auto la locul de muncă respectiv, după cel puțin 3 zile în cazul autovehiculelor dislocate dintr-un județ limitrof și 5 zile în cazul celor dislocate dintr-un județ nelimitrof. Astfel, presupunind că autovehiculele sînt dislocate dintr-un județ limitrof, iar renunțarea se face simbăta, expeditorul nu poate cere readucerea și punerea la dispoziție a autovehiculelor decît cel mai devreme în ziua de marți a săptămînii viitoare, plătind însă din nou tariful de dislocare.

● **Aplicarea majorărilor în regimul transporturilor rapide.** Noul Tarif Unic ed. 1979, pentru transporturile executate în regim rapid la care se aplică tariful pe autovehicul kilometru, prevede perceperea unei majorări de tarif pentru anumite mărfuri, fără a se mai cere acordul expeditorului — astfel cum prevedea vechiul Tarif Unic —, ori de cite ori cărașul asigură executarea acestor transporturi în regim rapid, adică prin parcurgerea în medie la cursa respectivă, a mai mult de 300 km în fiecare 24 de ore. În cazul în care se realizează între 301—400 km în 24 ore, majorarea este de 20%, iar dacă se realizează între 401—500 km în aceeași durată de timp, majorarea este de 40%, iar dacă se realizează peste 500 km în 24 de ore, majorarea este de 50%.

Mărfurile pentru care se încasează, din oficiu, unul din procentele de majorare de mai sus, sînt: animalele vii (cu excepția albinelor); peștele proaspăt (cînd nu este transportat cu autofrigoriferele).

În cazul în care la transporturile care se execută cu aceste mărfuri, expeditorul menționează expres pe documentul de transport, înainte de începerea cursei, că nu solicită executarea transportului în regim rapid, majorarea nu se încasează, întreaga răspundere privind eventuala alterare a mărfii pe parcurs din cauza transportului în regim normal, revenind expeditorului.

Pentru restul mărfurilor, transportate în regim rapid, aplicarea majorării-

lor este condiționată, ca și până acum, de solicitarea expeditorului în acest sens, făcută în mod expres înainte de transport.

● **Majorarea distanței până la care se aplică obligatoriu, pentru transportul anumitor mărfuri, tariful pe oră și kilometru.** Tariful pe oră și kilometru se aplică unor categorii de transporturi, executate cu mijloace auto puse la dispoziția exclusivă a expeditorului. Între aceste categorii sînt și transporturile de produse de carieră-balastieră, de minereuri, pămînturi și zguri, transporturile la și de la șantiere, precum și cele de la exploatarea și depozitele unităților forestiere, la care se aplică tariful pe oră și kilometru, ori de cîte ori este posibil ca autovehiculul să realizeze mai multe curse într-o zi de exploatare.

Ținînd seama de îmbunătățirea structurii parcului auto și a stării drumurilor, noul Tarif Unic ed. 1979 majorează distanța de la 35 km la 50 km, considerînd că efectuarea a cel puțin două curse într-o zi de exploatare, este posibilă în cazul tuturor transporturilor de mărfuri din categoriile sus-menționate, executate pe distanțe de pînă la 50 km, prevede aplicarea obligatorie, fără excepție, la asemenea transporturi a tarifului pe oră și kilometru.

De asemenea, noul Tarif Unic ed. 1979 cuprinde și prevederea că aplicarea tarifului pe oră și kilometru este obligatorie și pentru transporturile din această categorie executate pe distanțe mai mari de 50 km, în care din calcul rezultă posibilitatea executării pe distanța respectivă de către același mijloc auto, a cel puțin două curse într-o zi de exploatare.

● **Condiții de aplicare a tarifului pentru operațiuni de expediții la transportul fără însoțitor.** În vechiul Tarif Unic ed. 1974, tarifele pentru operațiuni de expediție se aplicau, separat de tarifele pentru transportul propriu-zis, numai în cazul în care cărașul execută, pe baza acordului expeditorului, anumite operațiuni de expediție, definite ca atare în Tariful Unic, în cadrul transporturilor cărora li se aplica tariful pe oră kilometru sau cel pe autovehicul kilometru.

Noul Tarif Unic ed. 1979 a schimbat radical condițiile de aplicare a acestui tarif. Renunțînd la definiția operațiunilor de expediție și la acordul expeditorului, acest tarif generalizează aplicarea tarifului pentru operațiuni de expediție în cazul transporturilor cărora li se aplică tariful pe oră și kilometru sau pe autovehicul kilometru, în toate cazurile cînd cărașul execută asemenea transporturi fără însoțitor asigurat de expeditor.

Totodată, se precizează, ținînd seama și de practica arbitrală, că tarifele exprimate în lei/kilometru se aplică pentru totalul kilometrilor rulați cu încărcătură și nu la cel total, cum era prevăzut în vechea reglementare.

● **Extinderea aplicării, din oficiu, a tarifului pe autovehicul kilometru pentru ambele sensuri ale cursei și restrîngerea aplicării aceleiași tarif, la cerere.** Aplicarea tarifului pe autovehicul kilometru se face pentru ambele sensuri, de regulă, atunci cînd expeditorul solicită ca autovehiculul să fie pus la dispoziția sa exclusivă atît pentru parcursul de ducere cit și pentru cel de înapoiere.

Prin noul Tarif Unic ed. 1979, cazurile de aplicare a tarifului pe autovehicul kilometru pentru ambele sensuri ale cursei se extind considerabil, cînd operează din oficiu.

În primul rînd, transportul se tarifează ca atare și atunci cînd expeditorul care a solicitat autovehiculele, nu folosește din vîna sa, autovehiculele pe unul din parcursuri.

Se aplică, din oficiu, tariful pe autovehicul pe ambele sensuri, în toate cazurile în care :

— transporturile se execută cu autovehiculele cu caroserie specializată, cum sînt autocisternele, autovidanjoarele, autovehiculele amenajate pentru transportul de autoturisme, autovehiculele amenajate special pentru transportul de animale, autotrigoniferele și autoizotermele și altele asemenea ;

— autovehiculele sînt special amenajate pentru cursa respectivă sau se iau măsuri speciale de protejarea mărfii, care împiedică folosirea mijlocului de transport pentru alt expeditor în cursa disponibilă ;

— transporturile au caracter ciclic, adică se execută pentru același expeditor mai mult de o cursă pe zi pe un traseu pe care sînt situate mai puțin de două localități în care funcționează Agenții de colectare și expediere a mărfurilor (A.C.E.M.) din rețeaua Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor.

În ceea ce privește aplicarea, la cerere, a tarifului pe autovehicul kilometru pe ambele sensuri, noul Tarif Unic ed. 1979 — spre deosebire de vechiul Tarif Unic ed. 1974 — care nu prevedea nici o limitare — restrînge cazurile de aplicare a acestui tarif numai la următoarele transporturi :

— cînd pe un sens al cursei sînt deplasate ambalajele mărfii ce se transportă pe celălalt sens ;

— cînd transportul se execută între secțiile de producție ale aceleiași întreprinderi ;

— cînd încărcătura pentru sensul de înapoiere se preia de la aceeași unitate căreia i se predă marfa transportată la ducere, din locul în care se descarcă această marfă sau dintr-un altul, situat în aceeași localitate.

În toate celelalte transporturi care se încadrează în tariful pe autovehicul kilometru, se aplică tariful pentru un singur sens, atît pentru parcursul de ducere cit și pentru cel de înapoiere.

● **Noul sistem de confirmare a transporturilor auto.** Tariful Unic 1979 introduce un nou sistem de confirmare a transporturilor auto, care are

drept scop să înlăture, în mare parte, deficiențele constatate din practica vechiului mod de confirmare. Prin acest nou sistem, expeditorului îi revine în totalitate răspunderea pentru sinceritatea și corectitudinea datelor confirmate, atît în privința timpului în care autovehiculul a fost pus la dispoziția expeditorului, cit și referitor la numărul de curse efectuate, localitățile între care s-au executat cursele, cantitățile transportate și kilometrii parcurși, iar cărașului îi revine răspunderea pentru verificarea și stabilirea parcursului efectuat cu mijlocul auto, prin aplicarea corectă a distanțelor tarifare, a indicatoarelor kilometrice rutiere și a celorlalte căi legale de determinare a parcursului, la datele confirmate de expeditor și partenerii săi, în legătură cu numărul de curse efectuate și punctele între care s-a deplasat mijlocul auto.

Este de remarcat că „exclusiv“ expeditorul poartă răspunderea datelor la care se referă alineatul precedent, chiar dacă acestea au fost înscrise de predătorii sau destinatarii mărfurilor. Noul Tarif Unic 1979 prevede expres că, intrucît prevederile tarifare produc efecte numai în relațiile directe dintre căraș și expeditor — chiar dacă unele faze se produc la alți parteneri —, eventualele consecințe provenind din nerespectarea de către aceștia a prevederilor referitoare la confirmarea transporturilor, se tratează de către expeditor în relații directe cu furnizorul sau destinatarul, fără ca acesta să efectueze plata integrală și la timp a tarifului de către expeditor.

Toate datele înscrise în documentele de confirmare a transporturilor privind încărcarea, descărcarea, primirea la program și eliberarea mijlocului auto, sînt opozabile expeditorului, chiar dacă unele din aceste faze se consumă în locuri în care expeditorul nu mai poate observa sau influența direct activitatea mijlocului auto.

Prin aceste prevederi se instituie între expeditor și cei ce confirmă diferite date în procesul de transport, relații ce pot fi calificate, în drept, ca fiind o specie de gestiune de afaceri, în care gerantul acționează din inițiativă proprie, dar în virtutea legii, îndeplinind pe seama și în interesul expeditorului, anumite operațiuni.

Confirmarea datelor se face numai pe anumite documente de transport tipizate cum sînt : bonul de transport, scrisoarea de transport, care îndeplinește în același timp și funcția de comandă a transportului, și fișa de transport.

Desfășurarea procesului de confirmare este reglementată amănunțit prin noul Tarif Unic ed. 1979, care menționează obligațiile ce revin expeditorului în momentul și locul prezentării mijlocului auto la program, în fiecare loc în care se consumă o fază a activității mijlocului auto și pe traseu pînă în momentul eliberării mijlocului de transport.

În cazul nerespectării modului de confirmare a activității mijlocului auto, acționează următoarele consecințe pe linie tarifară:

— tarifierea timpului minim tarifiabil de cîte 3 ore pentru fiecare loc în care s-au efectuat operațiuni de încărcare-descărcare și comerciale, în cazurile în care nu este asigurată confirmarea în mod corespunzător, a celor două momente care marchează durata imobilizării mijlocului auto,

— aplicarea pentru fiecare zi calendaristică a timpului minim tarifiabil de 12 ore, în cazul transporturilor din sfera tarifului pe oră și kilometru, la

care momentul sosirii la program și cel al eliberării, sînt neconfirmate sau sînt înscrise confirmări date global, de alte persoane decît cele prezente în locurile și momentele respective.

Ambele aceste niveluri minime de tarifiere au în vedere acoperirea lipsei de activitate pe perioada probabilă a staționării și au drept scop să determine pe expeditori să efectueze confirmări reale, corespunzătoare prestației, a timpului minim tarifiabil și a altor operațiuni efectuate în timpul procesului de transport și în conformitate cu metodologia instituită prin noul Tarif Unic ed. 1979.

cărcare și cele comerciale se tarifează pe baza tarifului unitar (lei/oră) prevăzut în tariful pe oră și kilometru. Spre deosebire de taxele de staționare prevăzute în tariful republican aprobat prin H.C.M. Nr. 1279/1962 — abrogat de la 1 ianuarie 1974 — prin intrarea în vigoare a Tarifului Unic, stabilit în baza Decretului nr. 523/1973, noile tarife pentru depășirea timpilor liberi fac parte din tariful de transport propriu-zis și nu mai pot fi considerate ca penalități. În consecință sînt aplicabile prevederile referitoare la prescripția de 18 luni din Decretul nr. 167/1968.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 1149 din 30 aprilie 1976.

Practica arbitrală privind transporturile

● **Transporturi de mărfuri cu mijloace auto. Forma contractului. Partea contractuală obligată să achite cărăușului prețul transportului.** Conform art. 1 (4) din Tariful Unic este expeditor, în sensul tarifului, persoana juridică sau fizică ce solicită transportul. Prin întocmirea scrisorii de transport de către expeditor se nasc raporturi contractuale cu cărăușul care acceptă acea scrisoare de transport. Ca o consecință a acestor raporturi contractuale expeditorul este obligat să plătească prețul transportului efectuat la cererea sa. Neplata în termen a acestui preț — determinat prin tarifele în vigoare — atrage aplicarea penalităților, prevăzute în art. 1 lit. g din H.C.M. nr. 306/1970, în sarcina expeditorului.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 6 din 12 ianuarie 1978.

● **Achitarea penalităților pentru neplata tarifelor de transport auto. Momentul din care încep a curge aceste penalități.** Contractele economice de prestații de transporturi auto sînt supuse legii nr. 71/1969 și H.C.M. nr. 306/1970. Partea care a comandat transportul (expeditorul) este obligată să plătească penalități pentru întîrzierea plății tarifelor de transport conform art. 1 lit. g. din H.C.M. Nr. 306/1970, de la data cînd primind din partea cărăușului încercarea de conciliere și scrisoarea de transport cu toate datele transportului efectuat, nu a mai existat nici o justificare pentru întîrzierea plății.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 2496 din 20 septembrie 1977.

● **Determinarea calității de expeditor în relațiile contractuale din transporturile auto.** Conform art. 38 (1) și (4) din Tariful Unic, scrisoarea de transport este documentul care stabilește relațiile contractuale de transport și dovedește condițiile cerute de expeditor pentru efectuarea transportului, executarea transportului și calculul sumei de plată. În consecință plata tarifelor calculate pe baza datelor din scrisoarea de transport revine

exclusiv expeditorului, care a depus scrisoarea de transport, indiferent cine este beneficiarul mărfurilor transportate.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 995 din 16 aprilie 1977.

● **Condițiile în care se aplică tariful pe ambele sensuri. Autovehicule special amenajate.** Tariful pentru ambele sensuri ale cursei, conform art. 15 (3) din Tariful Unic, se aplică la toate transporturile executate cu mijloace auto amenajate special pentru un anumit fel de marfă, atunci cînd parcursul neutilizat de expeditor nu este angajat pentru un alt expeditor. Întrucît autovehiculul amenajat pentru transportul de confecții, căruia în interior i s-au amenajat bare cu umerase, nu este expres prevăzut în condițiile de aplicare ale tarifului în categoria autovehiculelor special amenajate, cărăușul nu este îndreptățit a încasa pentru asemenea transporturi tariful pe ambele sensuri.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 2883 din 20 octombrie 1977.

● **Taxa de dislocare a autovehiculului încasată de organizația de transport. Temei legal.** Plata tarifului pe oră și kilometru stabilit de art. 14 din Tariful Unic nu afectează plata tarifului de dislocare prevăzut de art. 24 din același tarif atunci cînd sînt îndeplinite condițiile din acest tarif. Tariful de dislocare are un caracter autonom și distinct față de tarifele pentru plata transportului efectuat. Dacă garajul organizației de transport se află situat pe parcursul dintre punctul de prezentare și punctul de eliberare, tariful de dislocare se datorează o singură dată, deoarece distanța de întoarcere nu este parcursă în realitate.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 2486 din 20 sept. 1977.

● **Natura juridică a tarifului pentru depășirea timpului liber. Termenul de prescripție extintivă aplicabil.** Conform Tarifului Unic, depășirea timpilor liberi acordați pentru efectuarea operațiunilor de încărcare-des-

● **Termenul de prescripție a acțiunii cărăușului pentru plata tarifelor de transport.** Conform art. 4 (lit. c) din Decretul nr. 167/1958 acțiunea derivînd dintr-un contract de transport, îndreptată împotriva unei organizații de transport, se prescrie în termen de 6 luni, iar dacă contractul de transport a fost încheiat spre a fi executat succesiv cu mijloace de transport diferite, termenul de prescripție este de 1 an.

Aceste termene speciale nu se aplică pentru acțiunile introduse de organizațiile de transport împotriva expeditorilor prin care se cere plata unor tarife pentru transporturile sau operațiunile legate de transport, efectiv executate. Pentru aceste acțiuni termenul de prescripție este cel de 18 luni, prevăzut în general, prin art. 3 din Decretul nr. 167/1958, pentru raporturile dintre organizațiile socialiste.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 1813 din 30 iunie 1978.

● **Contract economic. Neînțelegerile ivite cu ocazia încheierii contractului neînaintate organului competent spre soluționare. Consecințe.** Conform H.C.M. nr. 1011/1972 furnizorul trebuie să sesizeze organul competent să rezolve neînțelegerile care nu au fost conciliate de părți, iar dacă acesta nu-și îndeplinește obligația, beneficiarul este în drept să sesizeze el organul competent în vederea rezolvării divergenței.

Dacă organul competent nu a fost sesizat de nici una din părțile din contract, poziția părților în legătură cu neînțelegerile la încheierea contractului, se poate deduce de către organul arbitral, din comportarea uneia sau alteia din ele, care — în circumstanțele de fapt — poate fi privită ca o acceptare tacită a obiecțiunilor sau ca o renunțare tacită la acestea, după caz, în măsura în care nu contravine repartițiilor, balanțelor materiale echilibrate sau dispozițiilor legale.

Dacă beneficiarul nu se prezintă la conciliere și nici nu comunică punctul său de vedere, organul arbitral, poate conchide că a renunțat tacit la obiecțiuni, iar contractul s-a perfectat în condițiile propuse de furnizor.

Părțile din contractul economic nu trebuie să aibă poziții echivoce în rezolvarea litigiilor la încheierea acestor contracte.

Decizia Primului Arbitru de Stat nr. 3503 din 30 noiembrie 1977.

Decizia de mai sus se aplică în mod corespunzător și la încheierea contractelor economice anuale de prestații: transporturi auto, cărora li se aplică Legea nr. 71/1969, H.C.M. nr. 1011/1972 și Normele metodologice de planificare și executare a transporturilor de mărfuri cu mijloace auto, aprobate potrivit H.C.M. nr. 425/1975.

● **Modul de constatare a lipsurilor cantitative pentru angajarea răspunderii C.F.R.** În exercitarea dreptului de control, prin decizia P.A.S. nr. 2269/1975 s-a reținut că, potrivit legii, răspunderea căraușului pentru lipsurile cantitative de cereale poate fi angrenată numai dacă acesta este invitat la verificarea și constatarea cantității primite la destinație și numai în cazul în care nu se prezintă sau refuză să facă cuvenita constatare, destinatarul este îndreptățit, conform art. 54 alin. 3 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959., să procedeze la constatarea cu delegat neutru.

În situația în care beneficiarul destinatar preia vagonul fără obiecțiuni și încheie actul de constatare după eliberarea transportului fără a invita pe cărauș acesta nu are a răspunde, constatările — chiar cu delegat neutru — nefiindu-i opozabile.

● **Locații — Forță majoră — cauze de exonerare.** Prin decizia nr. 2430/1975, primul arbitru de stat a considerat că dificultățile cu privire la încheierea unor contracte pentru prestări de servicii pe linia de garaj sau inexistența unui proces tehnologic unic pentru stabilirea capacității de încărcare-descărcare a unei linii de garaj, nu constituie cauze de forță majoră în sensul art. 10(5) din Tariful local de mărfuri C.F.R., care să exonereze de plata locației. Potrivit art. 10(5) din Tariful citat, calea ferată este autorizată să reducă sau să anuleze taxele de locație în cazuri de forță majoră, în cadrul procedurii de reclamații administrative.

● **Înghetul nu constituie o cauză de forță majoră.** Astfel cum s-a învederat mai sus, potrivit art. 10(5) din T.L.M. calea ferată este autorizată să reducă sau să anuleze locațiile pentru cauze de forță majoră, care împiedică efectuarea normală a operațiilor de încărcare-descărcare.

Înghetul fiind iarna un fenomen obișnuit, nu poate fi considerat o situație de forță majoră. În acest sens, s-a pronunțat Primul arbitru de stat prin decizia nr. 2147/1977. Expeditorul este ținut să ia măsuri de protecție a mărfii, iar destinatarul trebuie să organizeze operațiunea de descărcare astfel încât să fie efectuată în termenul tarifar.

● **Mărfuri expediate în vagon comun. Neprimirea produselor de către o unitate beneficiară.** Unitatea care nu a primit produsele este în drept a refuza plata potrivit pct. 213 lit. b din Normele metodologice ale B.N.R.S.R., nr. 1/1972 (prevedere reluată și în pct. 90 lit. b din Normele nr. 2/1977). În exercitarea dreptului de control, primul arbitru de stat, prin decizia nr. 2262/1975 a statuat că în cazul în care o unitate destinatară primind și descărcând un vagon comun nu predă produsele destinate altui beneficiar, poate fi obligată la plată față de furnizorul expeditor, cu titlu de daune intrucit i-a provocat o pagubă din culpa sa, reprezentând prețul produselor cuvenite beneficiarului efectiv care neprimindu-le nu le-a achitat.

● **Termenul de avizare a beneficiarilor de transporturi.** Se poate constata în activitatea organelor arbitrale o tendință constantă de a conferi termenelor prevăzute în diferite acte normative un caracter real. Această linie de gândire conduce la crearea unui cadru prielnic aplicării efective a respectivelor prevederi legale. Astfel, potrivit art. 7(10) din T.L.M., calea ferată este obligată să avizeze beneficiarii de transporturi, telefonic, telegrafic sau în scris, despre sosirea transporturilor de coletărie, de vagoane, precum și despre sosirea vagoanelor goale cerute pentru încărcare.

Avizarea sosirii vagoanelor goale sau încărcate trebuie să fie făcută cu cel puțin 3 ore înainte de punerea lor la încărcare-descărcare.

În cazul nerespectării obligației de avizare, potrivit art. 7(11) din T.L.M. termenele de încărcare-descărcare încep să curgă de la expirarea a 3 ore de la data punerii vagonului la dispoziție, considerându-se că numai în acest moment s-a făcut avizarea (decizia P.A.S. nr. 2104/1977).

● **Amenajarea vagoanelor închiriate și verificarea bunei lor funcționări aparțin expeditorului chiriaș.** În cazul închirierii de vagoane de la calea ferată, cu scopul de a fi amenajate conform proiectului avizat de I.P.C.F. și organele Departamentului căilor ferate, pe toată durata închirierii, răspunderea pentru buna funcționare a sistemelor de fixare a mărfurilor în vagoane revine unității chiriașe expeditoare. În cazul funcționării necorespunzătoare a respectivelor instalații este angajată — pe cale de consecință — răspunderea unității chiriașe. În acest sens s-a pronunțat primul arbitru de stat prin decizia nr. 2674/1977, reținând că în cazul închirierii de vagoane, calea ferată răspunde numai de avarierea mărfii cauzată de depășirea gabaritului, intrucit ea are ca singură obligație de a controla ca să nu se depășească gabaritul, în cadrul atribuțiilor sale generale de asigurare a securității circulației.

● **Răspunderea în transportul feroviar internațional.** Prin decizia P.A.S. nr. 2977/1977, calea ferată a fost obli-

gată la despăgubiri pentru marfa pierdută în timpul transportului, calculate după prețul indicat în factura furnizorului. Pentru a ajunge la o asemenea soluție s-a făcut aplicarea art. 24 din Convenția privind traficul internațional feroviar de mărfuri (S.M.G.S.) potrivit căruia calea ferată este răspunzătoare de executarea transportului, pe întregul parcurs până la eliberarea mărfii la destinație. Art. 27 prevede că în cazul în care organizația de transport nu răspunde la reclamația administrativă făcută de destinatar va fi obligată și la o dobândă de 4% pe an până la expirarea termenului de 180 zile.

● **Condițiile de aplicare a locațiilor.** Potrivit art. 7, pct. 19 al Tarifului local de mărfuri C.F.R., aprobat prin Decretul nr. 523/1973, vagoanele încărcate ce nu pot fi puse la descărcare pe liniile industriale sau pe liniile stației din vina beneficiarului se supun la locații chiar dacă sînt oprite pe parcurs, în alte stații. Pentru a percepe locații, calea ferată trebuie să facă dovada că oprirea vagoanelor pe parcurs s-a datorat culpei unității destinatar. În lipsa acestei dovezi, aplicarea taxelor de locație este nejustificată, s-a pronunțat Primul arbitru de stat prin decizia nr. 3111/1977.

● **Răspunderea căii ferate.** În conformitate cu prevederile Regulamentului de transport pe calea ferată, în cazul în care marfa predată spre transport nu este eliberată unității destinatar indicată în scrisoarea de trăsură, răspunderea pentru marfa neeliberată revine căraușului în termenul contractului de transport. Într-o asemenea situație, prin decizia P.A.S. nr. 3739/1977, a fost angajată răspunderea căii ferate în baza contractului de transport, față de furnizorul producător, întreprinderea care a primit marfa neavind nici o obligație față de expeditor. Cităm în același sens și decizia P.A.S. nr. 1074/1977.

● **Avizarea altui destinatar nu dă drept la incasarea locațiilor de la acesta.** În cazul în care calea ferată avizează o altă unitate decât aceea menționată în scrisoarea de trăsură, care este beneficiara transportului, nu are dreptul de a încasa locații de la unitatea avizată chiar dacă nu a ridicat transportul în termen. Prin decizia P.A.S. nr. 35/1978 s-a considerat că unitatea avizată nefiind parte în contractul de transport nu are nici o obligație derivând din acest contract și deci nu datorează locații. Calea ferată fiind în culpă trebuie să suporte consecințele situației create.

● **Depunerea în stație a planului de transport nu constituie o comandă urmată de executare, echivalentă unui contract economic.** Prin decizia P.A.S. nr. 857/1978 s-a statuat în sensul celor de sus, considerându-se că dată fiind metodologia specială de înche-

iere a contractului economic de prestații de transport pe calea ferată, depunerea la stație a planului de transport nu echivalează cu un contract economic. În consecință, transporturile prevăzute în programul de eșalonare lunară sînt necontractuale. Ele se execută în limita capacității disponibile. Neexecutarea sau executarea lor necorespunzătoare nu dau dreptul beneficiarului să pretindă penalități de la calea ferată.

● **Forma reclamației administrative.** O soluție dată de primul arbitru de stat prin decizia nr. 1261/1978 prezintă deosebit interes pentru unitățile socialiste. S-a considerat că o sesizare adresată cărașului în legătură cu pierderea mărții constituie o reclamație administrativă, chiar dacă nu este intitulată astfel, cu condiția ca să conțină toate elementele necesare pentru identificarea transportului și neajunsului intervenit în executarea contractului de transport, de natură să permită efectuarea verificărilor necesare. S-a considerat, de asemenea, că această sesizare produce efecte chiar dacă nu este adresată Regionalei C.F.R. ci unei stații sau halte aflate în subordinea acesteia. Ca atare o astfel de sesizare are ca efect suspendarea cursului prescripției cel mai târziu pînă la expirarea unui termen de 3 luni, socotit de la înregistrarea reclamației, potrivit art. 13, lit. c din Decretul nr. 167/1958.

● **Depășirea termenului liber de încărcare. Încărcarea în aceeași zi. Consecințe.** Din coroborarea prevederilor art. 7 (13) cu ale art. 10 din Tariful local de mărfuri C.F.R., aprobat prin Decretul nr. 523/1973, prin decizia P.A.S. nr. 946/1978, s-a statuat că întîrzierea încărcării peste termenul liber tarif ar nu poate fi considerată ca o renunțare tacită la vagon dacă încărcarea a fost totuși efectuată în cursul aceleiași zile, deci în cadrul programului. Soluția adoptată se întemeiază pe aplicarea corectă a prevederilor legale sus-citate, care impun delimitarea celor două abateri și respectiv angrenarea răspunderii patrimoniale proprii fiecăreia dintre ele. Pe cale de consecință, predătorul datorează numai taxe de locații, iar nu și penalitățile prevăzute în art. 4 din H.C.M. nr. 425/1975 și anexa I, cap. I, pct. 4. În sensul celor de mai sus cităm și decizia P.A.S. nr. 1961/1978.

GRUPAJ REALIZAT DE :

Elena DEREVICI,
Radu ECONOMU,
dr. C. JORNESCU,
Lucian THEODORU

REDACTOR COORDONATOR
dr. Al. DETEȘAN

contract economic

Aprecierea unor cauze care determină neexecutarea obligațiilor contractuale

Art. 21 din Legea nr. 71/1969 prevede răspunderea unităților socialiste pentru nerespectarea obligațiilor asumate prin contracte economice. Același text legal consacră culpa drept temei al angajării răspunderii patrimoniale.

Vom analiza, în cele ce urmează, în lumina acestui temei, unele dintre împrejurările care se invocă în justificarea neîndeplinirii obligațiilor contractuale asumate de către unitățile socialiste

Se invocă, frecvent, că neîndeplinirea obligațiilor se datorează neprimirii la termen, de la furnizorii din țară sau din import, a materiilor prime, materialelor, utilajelor sau instalațiilor necesare pentru realizarea produselor contractate.

Cu alte cuvinte, se încearcă să se demonstreze că nu unitatea contractantă care și-a încălcat obligațiile contractuale este de vină, ci o terță persoană juridică.

Este bine cunoscut că asemenea apărări nu sînt primite, unitatea care le invocă fiind ținută să răspundă față de creditorul obligației neexecutate. Ea are, totodată, nu numai dreptul, dar și obligația de a obține penalitățile și după caz, despăgubirile cuvenite pentru nelivrarea la timp a materiilor prime, materialelor, utilajelor și instalațiilor.

Mai mult decît atît. Unitatea la care ne referim nu trebuie să aștepte acțiunea sa în legătură cu nelivrarea la termen a produselor contractate, ci trebuie să formuleze neîntîrziat pretențiile legale aferente neprimirii materiilor prime, materialelor, utilajelor și instalațiilor.

Cele de mai sus sînt aplicabile și în situația cînd unitățile beneficiare nu îndeplinesc obligația de preluare a produselor contractate. Nepreluarea produselor poate determina cheltuieli neeconomice prin depozitarea produselor în spații frigorifice, cheltuieli care constituie o daună pentru unitatea furnizoare. În măsura în care nepreluarea nu se datorează unor cauze ce apără de răspundere, unitatea beneficiară are obligația de a despăgubi unitatea furnizoare în legătură cu acele cheltuieli.

Dar, unitatea beneficiară datorează, în același timp, și penalitățile prevăzute de art. 1 lit. a și e din HCM nr. 306/1970 pentru nepreluarea produselor. În consecință, potrivit art. 21 din legea citată, despăgubirile sînt cuvenite numai în măsura în care cheltuielile de depozitare în discuție nu sînt acoperite prin penalitățile datorate.

Îată încă un motiv pentru ca unitatea furnizoare în cauză să-și valori-

fice neîntîrziat dreptul la penalități împotriva unității beneficiare, în loc să aștepte momentul obligării ei la plata cheltuielilor de depozitare în spații frigorifice. Contrar, se produc consecințe patrimoniale negative ca urmare faptului că pretențiile la penalități — spre deosebire de pretențiile la daune — se prescriu în 6 luni conform art. 4 lit. b din Decretul nr. 167/1958. În acest sens, s-au reținut următoarele, prin Decizia primului arbitru de stat nr. 3129/1978 :

„Dacă reclamanta ar fi calculat și cerut penalități, conform art. 21 din Legea nr. 71/1969 și art. 1 lit. a și e din H.C.M. nr. 306/1970, cuantumul acestora ar fi acoperit și depășit paguba produsă de pîrîtă prin aceea că, neridicînd cantitatea de carne contractată, a determinat pe reclamantă să facă cheltuieli de depozitare în spații frigorifere.

Or, cheltuielile de depozitare ce se pretind de petiționară constituie o daună în patrimoniul său provocată de neridicarea de către anumiți beneficiari, printre care și pîrîta, a cantităților de marfă contractate.

La data sesizării arbitrajului, dreptul reclamantei de a pretinde penalități era prescris, ținînd seama de dispozițiile art. 4 lit. b din Decretul nr. 167/1958.

În final, s-a socotit că întemeiat a fost respinsă acțiunea privind plata daunelor, din moment ce cuantumul acestora era mult mai mic decît cuantumul penalităților pe care le-ar fi obținut unitatea furnizoare dacă și-ar fi valorificat în termen dreptul la acțiune.

Problema consecințelor neexecutării obligațiilor contractuale se pune și în legătură cu neprimirea la timp a materiilor prime, materialelor, utilajelor sau instalațiilor din import. Așa cum s-a mai relevat, această împrejurare produce efecte exoneratoare de răspundere, pe planul raporturilor contractuale interne, numai în cazurile de excepție pe care le-a stabilit practica arbitrală și asupra cărora nu este cazul să revenim.

De precizat însă, că urmările unei executări necorespunzătoare, sub aspect calitativ, din partea furnizorului extern, nu produc asemenea efecte. Deci, dacă în cazul întîrzierii în realizarea importurilor se poate pune, în anumite condiții, problema apărării de răspundere în raporturile contractuale interne, asemenea consecințe nu pot fi recunoscute în situația în care, de pildă, neexecutarea obligațiilor de furnizare asumate de o unitate beneficia-

ră este consecința calității necorespunzătoare a materiei prime aprovizionate din import.

Aceeași concluzie se impune, în opinia noastră, când produsele contractate nu se realizează datorită faptului că utilajele și instalațiile importate nu ating parametrii garanțiați de furnizorul extern. Adică, când utilajele și instalațiile, deși au fost livrate și montate în termen, nu dau randamentul planificat. Sintem și în acest caz, în fața unei executări care nu corespunde din punct de vedere calitativ.

asigurări

Asigurarea facultativă a bunurilor, pentru cazurile de pagube produse în timpul transportului terestru

La asigurarea bunurilor în timpul transportului terestru, raporturile dintre asigurat și asigurător, drepturile și obligațiile care revin fiecărei părți — izvorite din contractul de asigurare — sînt prevăzute în „Condițiile speciale nr. 12/1972 privind asigurarea facultativă a bunurilor, pentru cazurile de pagube produse în timpul transportului terestru”, aprobate prin Ordinul nr. 153/1972 al ministrului finanțelor.

În asigurarea de transport sînt cuprinse bunurile uzual ambalate, pentru cazurile de pagube produse în timpul transportului pe teritoriul R. S. României, pe căile ferate, cu vehicule sau prin poștă. Bunurile care se primesc spre expediere de către transportator, în anumite condiții, se consideră asigurate numai dacă dispozițiile legale privind primirea, transportul și eliberarea bunurilor respective au fost îndeplinite.

Se acordă despăgubiri în cazurile de pagube la bunurile asigurate, produse în timpul transportului de: a) incendiu, trăsnet, explozie, chiar dacă trăsnetul sau explozia nu au fost urmate de incendiu, inundație, furtună, umezeală, ploaie, grindină, uragan, cutremur de pământ, prăbusire sau alunecare de teren, greutatea stratului de zăpadă sau de gheață, avalanșe de zăpadă și contaminare (contactul cu alte bunuri transportate); b) accidente ale mijlocului de transport ca: ciocniri, loviri sau izbiri cu alte mijloace de transport sau cu orice alte corpuri mobile sau imobile aflate în afara mijlocului de transport, cădere (cădere în prăpastie, cădere în apă cu prilejul transbordării, cădere din cauza ruperii podului, cădere pe mijlocul de transport a unor corpuri — ca de exemplu: cocaci, blocuri de gheață sau de zăpadă, bolovani etc.), deraieri, derapări, răsturnări sau împotmoliri; c) spargere, scurgere, risipire, disarmonii sau furt total ori parțial al bunurilor asigurate, dacă s-au produs

Din cele învederate rezultă că pentru corecta apreciere a împrejurărilor invocate în justificarea neîndeplinirii obligațiilor contractuale nu este întotdeauna suficient să se analizeze activitatea unității a cărei răspundere se analizează. Este nevoie, uneori, ca cercetarea să se extindă și în privința actelor juridice săvîrșite de alte subiecte de drept, acte care sînt în strînsă legătură ori condiționează îndeplinirea obligației contractuale respective.

I. ICZKOVITS

ca urmare a unui accident al mijlocului de transport. Dacă asemenea pagube nu s-au produs ca urmare a unui accident al mijlocului de transport, se acordă despăgubiri numai dacă mijlocul de transport aparține unei organizații de stat de transport și dacă se dovedește cu procese-verbale ale transportatorului, ale organelor miliției sau procuraturii, ori cu procese-verbale încheiate potrivit regulamentului aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, că paguba s-a produs în timpul transportului; d) accidente în timpul încărcării, așezării sau descărcării bunurilor.

Despăgubirile se acordă și în cazul agravării riscurilor din cauze de forță majoră care au determinat modificări de itinerariu ori transbordări.

Asigurarea se poate încheia pentru bunurile transportate pe o rută definită, pe căile ferate, cu vehicule ori prin poștă. Cu organizațiile socialiste care au vehicule proprii, se pot încheia și asigurări pentru bunuri transportate numai cu vehicule proprii. În aceste cazuri, asigurarea se încheie pentru toate bunurile transportate cu vehiculul prevăzut în contractul de asigurare.

Sumele la care se face asigurarea se stabilesc conform cererii asiguratului, astfel: separat pentru fiecare transport pe căile ferate sau cu ve-

hicule, ori prin poștă (pe căile ferate sau cu vehicule), în cazul asigurărilor încheiate pentru bunuri transportate pe o rută definită; separat pentru toate bunurile transportate, cu fiecare vehicul, în cazul asigurărilor încheiate cu organizațiile socialiste care efectuează transporturi cu vehicule proprii.

Una din formele cele mai adecvate de protecție prin asigurarea facultativă a bunurilor pentru cazurile de pagube produse în timpul transportului, la organizațiile socialiste care fac transporturi permanente, o constituie asigurarea facultativă de abonament. Această asigurare se încheie în baza „Condițiilor speciale nr. 13/1972 privind asigurarea facultativă de abonament a bunurilor, pentru cazurile de pagube produse în timpul transportului terestru”, aprobate prin Ordinul nr. 153/1972 al ministrului finanțelor.

Asigurarea facultativă de abonament se poate încheia pentru orice fel de bunuri uzual ambalate, transportate pe teritoriul R. S. României, pe care organizațiile socialiste de stat de subordonare locală le primesc în calitate de cumpărător (beneficiar) sau pe care le expediază în calitate de vânzător (furnizor), ori pentru ambele cazuri, după cum s-a convenit: a) pe căile ferate; b) cu vehicule; c) prin poștă; d) în transporturi combinate.

După cum rezultă din însăși denumirea ei, asigurarea facultativă de abonament nu are un termen dinainte stabilit, ci este valabilă în continuare, dacă nu a fost denunțată pe parcurs de nici una din părți.

Datorită acestui fapt, organizațiile socialiste au un „abonament” la ADAS, care nu trebuie reînnoit, ci este valabil an de an.

În asigurarea facultativă de abonament primele de asigurare se plătesc periodic și anume trimestrial în funcție de valoarea bunurilor transportate în cursul trimestrului precedent.

Sumele maxime la care se face asigurarea facultativă de abonament și în limita cărora ADAS răspunde la fiecare transport în parte, sînt: 300 000 lei pe un vagon de cale ferată; 50 000 lei pe un autovehicul; 20 000 lei pe un vehicul cu tracțiune animală; 2 500 lei de fiecare colet postal.

G. MUREȘAN

raporturi de muncă

Aplicarea sancțiunilor disciplinare personalului C.T.C.

Art. 14 din Legea nr. 1/1970 reprezintă sediul organic al materiei privind competența de a aplica sancțiuni disciplinare. Potrivit acestui text, sancțiunea disciplinară se stabilește de organul de conducere colectivă sau de conducătorul unității. Mustrea și

avertismentul se pot aplica și de maiorii sau șefii unor compartimente din unitate potrivit regulamentului de ordine interioară. Pentru cei numiți de organul de conducere colectivă, desfacerea disciplinară a contractului de muncă se face cu aprobarea

acestui. Am menționat din textul citat numai ipotezele ce sînt necesare pentru demonstrația de mai jos. Art. 43 alin. 2 din Legea nr. 7/1977 și art. 72 alin. 2 din Legea nr. 8/1977 prevăd că sancțiunile disciplinare pentru personalul din activitatea de control tehnic al calității se aplică de conducătorul unității. Textele citate din legile nr. 7/1977 și nr. 8/1977 nu conferă o asemenea competență nici organului de conducere colectivă din unitate și nici șefului de compartiment (pentru primele două sancțiuni mai ușoare: mustrarea și avertismentul), derogînd astfel de la normele cu caracter de generală aplicabilitate din Legea nr. 1/1970. Se naște în mod firesc întrebarea dacă această modificare de competențe a fost determinată de unele elemente specifice și corespunde unei anumite finalități sau reprezintă o simplă imperfecțiune de redactare a normei legale. Oplăm pentru această ultimă ipoteză, considerînd că ne aflăm în prezența unei formulări neadecvate, deoarece nu se poate întrezări un element determinant care să conducă la modificarea de competență din Legea nr. 1/1970, iar o asemenea derogare

Jurisdicția muncii

Soluțiile pronunțate de organele de jurisdicție a muncii

Sub acest titlu, în Revista Economică, Supliment nr. 46 din 17 noiembrie 1978 s-a învederat că instanțele judecătorești pot înlocui — în cadrul unui litigiu de muncă — sancțiunea desfacerii disciplinare a contractului de muncă cu o altă sancțiune, mai ușoară, dacă sînt întrunite condițiile legale pentru existența răspunderii disciplinare. Tribunalul Suprem prin decizia secției civile nr. 814/1978 a curmat astfel o îndelungată controversă din literatura juridică de specialitate. Acest punct de vedere a fost confirmat și prin decizia nr. 60/1978 în complet format din 7 judecători potrivit art. 39 din Legea nr. 58/1968.

Ne propunem a analiza în continuare unele aspecte ale acestei probleme în cazul în care desfacerea disciplinară a contractului de muncă a fost dispusă de unitate cu acordul sau avizul organului ierarhic superior sau al unui organ central de specialitate cum ar fi Inspectoratul General de Stat pentru Controlul Calității Produselor sau Inspectoratul General de Stat pentru Investiții—Construcții, precum și competența instanței și limitele sale de apreciere în situația în care desfacerea contractului de muncă s-a dispus de unitate — cu acordul sau avizul sus-menționat — pentru de la prevederile de bază este străină

economiei legilor nr. 7/1977 și nr. 8/1977, fiind, în același timp, în contradicție cu principiul ce domină organizarea unităților socialiste: preponderența conducerii colective. În actualul stadiu al dreptului nostru pozitiv nu este de conceput ca directorul unei unități să aibă atribuții mai întinse decît organele de conducere colectivă. Așa dar, în opinia noastră și organele de conducere colectivă, cu deosebire birourile executive ale consiliilor oamenilor muncii, au competența de a stabili sancțiuni disciplinare personalului din compartimentele de C.T.C.

În favoarea opiniei sus-menționate militează și un cunoscut principiu de logică juridică potrivit căruia cine poate mai mult, poate și mai puțin.

Am învederat cele de mai sus la sesizarea unor cititori, cu convingerea că organele de jurisdicție a muncii nu vor putea anula o sancțiune disciplinară aplicată personalului C.T.C. de organele de conducere colectivă motivînd că acestea au exercitat o atribuție ce nu le-a fost conferită expres de lege, depășindu-și astfel competența.

J. COSTIN

necorespondere sub raport profesional în baza art. 130 alin. 1 lit. e din Codul muncii.

● În conformitate cu prevederile art. 43 alin. 2 din Legea nr. 7/1977, numirea, schimbarea din funcție, sancționarea disciplinară sau desfacerea contractului de muncă al personalului din compartimentele sau colectivele independente de control tehnic al calității se fac de către conducătorul unității, cu acordul organelor teritoriale ale Inspectoratului General de Stat pentru Controlul Calității Produselor. Pentru șeful acestor compartimente este necesar acordul I.G.S.C.C.P. De asemenea, în conformitate cu prevederile art. 72 alin. 2 din Legea nr. 8/1977, numirea, schimbarea din funcție, sancționarea disciplinară sau desfacerea contractului de muncă al personalului din activitatea C.T.C. la unitățile de construcții montaj se face de conducătorul unității, cu acordul organelor Inspectoratului General de Stat pentru Investiții—Construcții. Pentru conducătorul compartimentului este necesar acordul organului ierarhic superior.

În cazul în care uneia din persoanele sus arătate i s-a desfăcut contractul de muncă pentru abateri dis-

ciplinare luîndu-se și acordul organului de specialitate, se pune întrebarea dacă instanțele de judecată (judecătoria și tribunalul) mai au competență — în cadrul litigiului de muncă — de a aprecia gravitatea sancțiunii și eventual să o înlocuiască cu alta mai puțin gravă. În principiu, dreptul de reapreciere al instanțelor în cadrul exercitării controlului jurisdicțional nu poate fi contestat deoarece tocmai aceasta este una din rațiunile controlului efectuat de organele de jurisdicție asupra actelor administrației de stat: de a le verifica temeinicia și legalitatea. Dreptul de a înlocui sancțiunea nu poate fi pus la îndoială în cazul cînd abaterea disciplinară se referă la normele de comportare în unitate. Mai dificilă apare misiunea instanței în cazul în care abaterea disciplinară constă într-o faptă săvîrșită în legătură strictă cu sarcinile de serviciu ale celui în cauză și ca atare însăși aprecierea faptelor prejudiciabile presupune o calificare specifică și o competență tehnică deosebită.

Socotim că instanțele trebuie să dea dovadă de rol activ dispunînd efectuarea unor analize tehnice și numai în funcție de rezultatul tuturor probatoriilor, luate în ansamblu, va putea anula sau înlocui sancțiunea.

● În cazul în care desfacerea contractului de muncă a fost dispusă de unitate, în condițiile normelor legale sus-menționate, pentru necorespondere profesională mai au sau nu instanțele dreptul de apreciere? În ce ne privește, avansăm opinia că în astfel de situații în principiu, instanțele nu au căderea de a anula sau înlocui măsura luată de unitate atît timp cît nu constată ilegalitatea acesteia. Considerăm că măsura unității poate fi anulată, în cadrul controlului jurisdicțional numai dacă a fost luată cu încălcarea dispozițiilor legale. Credem că judecătoria sau tribunalul nu se pot subroga în drepturile organelor tehnice de specialitate, cărora legea le-a acordat în mod expres dreptul de a formula aprecieri cu privire la capacitatea profesională a unor anumite persoane. Socotim însă că și în aceste împrejurări trebuie admisă o circumstanțiere și anume în cazul în care se constată o vădită netemeinicie a aprecierii făcută de organele administrației de stat. Altfel, s-ar putea trage concluzia că actele emise de aceste organe sînt sustrate controlului jurisdicțional ceea ce nu corespunde finalității legislației noastre actuale.

Rămîne ca practica judecătorească viitoare să confirme sau să infirme punctul nostru de vedere.

Dr. C. JORNESCU

● ÎNTEPRINDEREA DE UTILAJE DE RIDICAT ȘI TRANSPORTAT

Lugoj — Art. 75 din Legea nr. 57/1974 cu privire la acordarea drepturilor cuvenite personalului transferat în interesul serviciului nu precizează perioada minimă de domiciliere în localitatea de unde personalul a fost transferat. Situația de fapt relatată de dv. arată însă neîndoios că modificarea succesivă a domiciliului (la 29 septembrie și la 2 noiembrie din același an) nu reflectă o modificare reală a localității unde personalul în cauză a locuit. În ipoteza în care comisia de judecată admite cererea de plată a drepturilor solicitate, vă puteți adresa judecătoriei în a cărei rază de activitate se află sediul comisiei, pentru a decide asupra eventualei respingeri a cererii. Ținând seama de cele relatate de dv., este necesar să puteți dovedi că în intervalul 29 septembrie — 2 noiembrie cei în cauză și-au păstrat în fapt locuința în Lugoj, făcând naveta la Nădrag.

● ELISABETA ZONDA, Covasna —

Art. 14 din Decretul nr. 92/1976, privind carnetul de muncă, prevede că pot cere reconstituirea cu martori a vechimii în muncă numai persoanele care depun o activitate pe baza unui contract de muncă și care dovedesc cu acte că arhiva unității unde au lucrat a fost distrusă. Reconstituirea se face de comisia care funcționează pe lângă Comitetul executiv al Consiliului popular județean. Împotriva procesului-verbal al comisiei — de reconstituire sau de respingere — solicitantul se poate adresa judecătoriei, în termen de 15 zile de la comunicare. Dacă nu vi s-a comunicat procesul verbal al Comisiei, sînteți deci în termen să vă adresați în scris judecătoriei competente.

● PETRE BASTON, Stelnică — Ia-

lomița — Alocația de stat pentru copii se acordă numai de la data stabilirii dreptului respectiv — art. 16, din Decretul nr. 246/1977. În luna august cînd n-ați solicitat, la unitatea unde ați fost transferat, acordarea alocației cuvenite, ați pierdut acest drept.

● FLOREA BELDEA, Bălești —

Art. 75, alin. 2 din legea nr. 57/1974 prevede expres că indemnizația de transferare se plătește numai în cazul mutării efective în localitatea unde persoana a fost transferată, în timp ce celelalte drepturi prevăzute de art. 75, la alin. 1, se plătesc numai în cazul schimbării domiciliului celui transferat și — după caz — al membrilor săi de familie. Din cele de mai sus rezultă că legea face o distincție în ce privește condițiile în care se poate face plata drepturilor de transferare. Dovada mutării efective se face, în primul rînd, cu mutația corespunzătoare pe buletinul de identitate privind reședința în localitatea respec-

tivă. Este evident că persoana la care vă referiți și care face zilnic naveta în localitatea de unde a fost transferată nu îndeplinește condițiile prevăzute de alin. 2 de mai sus, care se referă expres la mutarea efectivă.

● MARIANA MARIN, Buzău —

Persoana transferată la începutul trim. III la o altă unitate are, pentru trim. II, aceleași drepturi de retribuiri cu restul personalului din unitate. Poate beneficia de adaosul acordat pentru depășirea indicatorilor de plan sau, dimpotrivă, să suporte diminuarea corespunzătoare a retribuției tarifare, în cazul neîndeplinirii acestora. Unitatea de la care persoana s-a transferat dă, în acest caz, o decizie de constatare a sumei datorate și se adresează unității la care persoana s-a transferat pentru a face reținerile corespunzătoare pe care să le vireze unității în cauză.

● FLORINA EPURE, Brăila —

Competența de soluționare a plîngerilor la deciziile de sancționare revine, potrivit art. 18 lit. c din Legea nr. 1/1970, Consiliului oamenilor muncii din unitate. În situația cînd unitatea n-are personalitate juridică, competența de soluționare a plîngerii revine conducătorului unității imediat superioare (art. 18 aliniat a). Competența de soluționare a plîngerii nu este influențată de faptul că sancțiunea a fost decisă pe baza referatului unei persoane încadrate la forul ierarhic superior al unității.

● NICOLAE BUȘOI, Drobeta —

Turnu Severin — Persoana reîncadrată cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată, care — din vina sa — n-a cerut alocația de stat pentru copii decît după cîteva luni de la reîncadrare, are dreptul la alocație, în cuantum de 50%, timp de șase luni de la data reintegrării în muncă (art. 7 alin. 3 din Decretul nr. 246/1977. Decretul nu se referă la data cererii dreptului de alocație, ci la data reîncadrării, desigur cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată.

Persoana care, înaintea demisiei, n-a beneficiat de alocația de stat pentru copii, reîncadrată în muncă, cu contract pe durată nedeterminată se consideră — din punctul de vedere al acordării dreptului la alocația de stat pentru copii — ca nou încadrată. În aceste condiții dacă, după mai mult de trei luni de la reîncadrare, i se naște un copil, are dreptul la alocația de stat în condițiile prevăzute de art. 7 alin. (2) din Decretul nr. 246/1977.

● ÎNTEPRINDEREA MECANICĂ,

Gheorghieni — Potrivit art. 16 din Decretul nr. 246/1977, drepturile de alocație de stat pentru copii se acordă numai de la data stabilirii lor. În art. 7 alin. 1 din același decret se precizează că alocația se acordă începînd

din luna următoare celei în care au fost îndeplinite condițiile prevăzute de lege. Nu este deci posibil ca pentru copilul a cărei naștere a fost trecută în registrul stării civile la 3 noiembrie 1973 să se acorde alocație pentru aceasta lună.

● SAMUEL BARDOZ, Brașov —

La art. 4 din Decretul Consiliului de Stat nr. 203/1976 se prevede (alin. 1) că la bunurile care nu au prețuri cu amănuntul stabilite potrivit dispozițiilor legale, evaluarea pagubelor se face luîndu-se ca bază prețurile de livrare la care se aplică un coeficient de 1,05. În alin. 3, la același articol, se arată că în cazul cînd prețul de livrare este egal cu prețul de producție, coeficientul care se aplică potrivit alin. 1 este de 1,25.

În situația produselor agricole (lînă, piei etc.), cumpărate la fondul de stat, prețul de contractare sau achiziție, la care se adaugă cota legal aprobată pentru acoperirea cheltuielilor în care este inclus și beneficiul, formează prețul de producție, care este egal cu prețul de livrare, dar care nu cuprinde impozitul pe circulația mărfurilor.

Față de prevederile alin. 3 la art. 4 din Decretul 208/1976 la produsele din această categorie constatate lipsă (și care au prețul de livrare egal cu cel de producție) se aplică coeficientul de 1,25 pentru recuperarea și a impozitului pe circulația mărfurilor și a rabatului comercial, care nu sînt cuprinse în prețul de producție, deoarece la art. 3 se precizează că evaluarea pagubelor se face luîndu-se ca bază prețurile cu amănuntul, legal stabilite.

● SPIRU ONOSE, Focșani —

Potrivit prevederilor art. 8 din H.C.M. nr. 822/1959 — republicată în Colecția de Hotărîri și dispoziții ale Consiliului de Miniștri nr. 33 din 12 octombrie 1963, angajații trimiși în delegație în alte localități, situate la peste 5 km în afara perimetrului localității unde lucrează în mod obișnuit, au dreptul la rambursarea cheltuielilor efectuate pe calea ferată astfel: cu tren automotor rapid după tariful clasa a II-a, numai pe distanțe mai mari de 300 km, cu celelalte feluri de tren după tariful clasa a II-a pe distanțe pînă la 300 km și după tariful clasa a I-a pe distanțe mai mari de 300 km.

Intrucît trenul automotor rapid a fost înlocuit cu trenul rapid, apare posibilă decontarea cheltuielilor la nivelul tarifului de tren rapid clasa a II-a, pe o distanță de pînă la 300 km. Menționăm că la pct. 21 din Normele de decontare și control al cheltuielilor de deplasare nr. 11850/1963, se precizează că în cazul în care este posibilă utilizarea mai multor mijloace de transport, se vor putea rambursa cheltuielile corespunzătoare mijlocului de transport cel mai avantajos ca timp și bani. Aplicarea acestei prevederi este de competența conducătorului unității, singurul în măsură să aprecieze asupra situației.