

curier

economic legislativ

transporturi

RĂSPUNDEREA CĂRĂUȘULUI

Din volumul total al bunurilor produse, cea mai însemnată parte este dislocată de la locul de producție la locul de consum, întrucât numai o infimă cantitate este folosită chiar de către producători. Această simplă constatare poate înfățișa rolul esențial al transporturilor într-o economie modernă producătoare și consumatoare de cantități imense de materii prime, materiale, combustibil, produse finite. Din faptul că toate transporturile de produse se efectuează în baza unor contracte de transport, se poate cu ușurință deduce importanța pe care o are executarea întocmai și în condiții de securitate a obligațiilor din aceste contracte. Pentru a asigura cât mai exemplar executarea obligațiilor privind transportul de mărfuri legislația tuturor țărilor a reglementat prin dispoziții speciale răspunderea unităților de transport.

PRINCIPIILE ȘI CONDIȚIILE RĂSPUNDERII

În legislația noastră actele normative care instituie și reglementează răspunderea unităților de transport — ne referim cu precădere la transportul feroviar și rutier, dat fiind că majoritatea covârșitoare a mărfurilor circulă pe calea ferată și pe șosele cu mijloace auto — sînt :

- Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 ;
- H.C.M. nr. 425/1975 privind aprobarea programului de măsuri pentru îmbunătățirea utilizării mijloacelor de transport feroviare, auto și pe apă ;
- H.C.M. nr. 57/1952 — art. 19 și anexa 2 referitoare la penalități (restul fiind abrogată prin H.C.M. nr. 452/1975) ;
- Regulamentul de transport al căilor ferate române ;
- Traficul local de mărfuri (T.L.M.), în vigoare de la 1 ianuarie 1974 în baza Decretului nr. 523/1973 ;
- Prescripții de încărcare, anexa II la Regulamentul pentru folosirea reciprocă a vagoanelor de marfă în trafic internațional (R.I.V.), care sînt obligatorii și pentru expedițiile de vagoane predate în traficul local ;
- art. 430 din Codul comercial.

Din prevederile cuprinse în aceste acte normative rezultă că răspunderea cărăușului, raportată la răspunderea civilă și la aceea dintre celelalte unități socialiste, prezintă unele trăsături comune dar și anumite particularități, specifice activității de transport, care impune considerarea acesteia ca o categorie juridică distinctă.

Sînt considerate ca elemente comune faptul că răspunderea derivă din contract, (este deci de natură contractuală), se întemeiază pe culpă, este necesară existența unui prejudiciu și legătura cauzală dintre fapta ilicită și pagubă. Ne oprim în continuare, în mod succint, numai atât cît este

necesar pentru înțelegerea răspunderii cărăușului, la unele din elementele prezentate mai sus.

a) **Elementele caracteristice contractului de transport.** Este cu totul evident că răspunderea cărăușului decurge din contractul de transport, iar nu din contractul de furnizare existent între furnizor și beneficiar. 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. Contractul de transport exprimă modalitatea prin care se face deplasarea mărfurilor între cele două părți contractante.

În legislația noastră sînt recunoscute următoarele contracte de transport : contractul anual de prestații de transport, contractul de transport de mărfuri, adică scrisoarea de trăsură foaia de expediție, buletinul de mesagerii etc.

Spre deosebire de celelalte contracte economice, contractul de transport :

- nu se încheie numai de către unitățile dotate cu personalitate juridică, ci și de către subunitățile acestora (secții, ateliere, șantiere, baze) în calitate de expeditor ;

- nu este necesară semnătura conducătorului unității și deci nici acordul său expres, în scrisoarea de trăsură fiind suficientă semnătura unui delegat al unității expeditoare, iar din partea cărăușului este necesară numai stampila stației de expediere ;

- scrisoarea de trăsură (care este un contract special) se completează parțial de expeditor și parțial de calea ferată. Astfel, expeditorul completează următoarele date : denumirea sa exactă și a destinatarului, denumirea mărfii, cantitatea, numărul vagonului, numărul sigiliilor aplicate de pre-dător, iar cărăușul : data primirii vagonului încărcat, datele de taxare, de cîntărire în stația de expediere sau pe parcurs, data sosirii transportului la destinație și data eliberării mărfii. Aceste precizări și delimitări de obligații sînt necesare deoarece se resfrîng asupra răspunderii părților din contract, prin stabilirea culpei și a faptei ilicite.

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 cărăușul și de unde încep cele dintre cărăuș și destinatar.

Art. 85 din Regulamentul de Transport, delimitează raporturile dintre părți în modul următor :

- pentru taxele de transport sau alte sume plătite în virtutea contractului de transport, raporturile juridice se leagă numai între cel care a efectuat plata și cărăuș (regionala C.F. care a încasat sumele) ;

- 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 trăsură, sau a achitat taxele de transport. Așadar, raporturile juridice se nasc între expeditor și cărăuș în momentul cînd unitatea de transport (stația de expediere) primește transportul și aplică stampila pe scrisoarea de trăsură 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 trăsură (aviz și adeverire de primire) sau cind acesta achită taxele de transport, ridicînd scrisoarea de trăsură de la casă, se nasc raporturi juridice între destinatar și căraș.

b) Culpă. Prezumția de culpă. În dreptul modern, răspunderea bazată pe culpă este consacrată în mod prioritar în legislația statelor, inclusiv în țara noastră. De la acest principiu nu derogă nici răspunderea cărașului, în ce privește existența culpei, singura particularitate constituind-o însă probațiunea acesteia, legea instituind, în principiu o prezumție de culpă împotriva cărașului. Prezumția de culpă consacrată, în ce privește cantitatea mărfurilor transportate prevăzută de art. 38 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 are însă caracter relativ (prezumție simplă), deoarece art. 39 alin. 3 din același act normativ îngăduie cărașului proba contrară. De asemenea, art. 41 alin. final din Regulamentul citat instituie aceeași prezumție din culpă simplă care operează împotriva cărașului în ceea ce privește calitatea mărfurilor transportate.

Prezumția de culpă a cărașului rezultă din obligația de pază și supraveghere pe care o are asupra mărfurilor primite pentru transport, de la primirea lor și pînă la eliberare. Avînd, așa cum am arătat, un caracter relativ, prezumția de culpă poate fi răsturnată de căraș făcînd dovada fie că lipsa nu este reală, fie că se datorește expeditorului.

c) Relația expeditor-căraș-destinatar. În contractul de transport cărașul se obligă să transporte mărfurile. Transportul presupune și implică nu numai activitatea propriuzisă de transport, ci și efectuarea unor operațiuni, acte și fapte materiale adiacente, conexe, activității principale, cum ar fi de pildă, verificarea mijlocului de transport, verificarea încărcăturii, a sigiliilor, primirea și eliberarea mărfii sau a mijlocului de transport etc. Unele din aceste operațiuni (acte sau fapte materiale) sînt de atributul și în sarcina exclusivă a cărașului pentru a căror neexecutare sau executare necorespunzătoare va fi ținut să răspundă. Altele, aflate la zona de contract dintre activitatea cărașului cu aceea a expeditorului și destinatarului, sînt în sarcina acestora din urmă, dar cărașul este dator a verifica dacă ele au fost îndeplinite în mod corespunzător. În asemenea situații, legea instituie o dublă obligație, expeditorului sau destinatarului de a executa o anumită operațiune și cărașului de a verifica executarea acesteia. Astfel, cu titlu de exemplu, arătăm că expeditorul este obligat, potrivit art. 18 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, ca înainte de încărcare să verifice dacă mijlocul de transport corespunde efectuării în bune condiții a transportului apoi să fixeze mărfurile în mijlocul de transport, iar după încărcare și fixare să pună semne ori marcaje sau să aplice sigiliul propriu pe sistemul de închidere, iar cărașul, în baza art. 26 din același act normativ, este obligat să verifice semnele sau marcajele puse de expeditor, sigiliile aplicate de acesta, condițiile de fixare a mărfurilor etc. În cazul cînd aceste operațiuni nu sînt efectuate de expeditor și nu sînt verificate de căraș, răspunderea lor este angrenată în raport cu culpa fiecăruia, corespunzător obligației neîndeplinite, ținîndu-se însă seama, de limitarea răspunderii cărașului. În acest domeniu, practica arbitrală a avut un rol activ și creator, delimitînd, în funcție de ilicitul faptei comise, răspunderea unităților implicate. Astfel, prin Dec. P.A.S. nr. 1719/1977 s-a considerat că expeditorul răspunde în cazul în care a procedat la încărcarea unui vagon cu vicii aparente, ce puteau fi observate la verificarea obligatorie, cărașul avînd însă răspunderea cînd viciile sînt ascunse și nu pot fi sesizate la verificarea făcută de expeditor (în același sens Hot. nr. 2380/1972 a Arbitrajului de Stat Central cu privire la nerespectarea obligației de aplicare și verificare a sigiliilor. De asemenea, s-a reținut culpa expeditorului pentru vina de a nu fi etichetat mărfurile care s-au degradat pe drum din cauza ploii, cărașul — în lipsa etichetelor — necunoscînd natura mărfii (Dec. P.A.S. nr. 209/1979). Orientîndu-se spre sporirea simțului de răspundere a părților implicate în expedierea, transportarea și primirea mărfurilor, organele arbitrale au fost constante în a aplica conjugat dispozițiile art.

17 și 22 din Regulamentul citat, în care sînt stabilite obligațiile expeditorului, cu cele ale art. 26 care precizează sarcinile cărașului. Altminteri spus, nu a exonerat cărașul de partea sa de răspundere cînd expeditorul a fost vinovat de nerespectarea unor obligații proprii, bineînțeles în cazul în care și unitatea de transport avea datoria de a conlucra cu expeditorul sau a verifica operațiunile făcute de acesta.

Tot în contextul relației expeditor-căraș-beneficiar este de făcut precizarea că unitatea de transport răspunde, potrivit art. 38 din Regulamentul citat, de integritatea mărfurilor primite spre transport, din momentul primirii și pînă la eliberarea lor către destinatar. Această răspundere are însă, un caracter relativ, analizîndu-se în contextul obligațiilor celorlalte părți din contract. Astfel, cărașul, chiar dacă a semnat de primirea mărfurilor prin prepusul său, poate face dovada că lipsurile constatate la destinație nu se datoresc culpei sale, ci furnizorului (Dec. P.A.S. nr. 3598/1977). Practică arbitrală a fost constantă în acest sens. De asemenea, organele arbitrale nu angajează răspunderea cărașului cînd defectele de ambalaj nu au putut fi observate, după aspectul exterior, la primirea mărfurilor pentru transport, ori în cazul cînd inesei produsele au vicii ascunse. Tot astfel, art. 38 prevede că răspunderea cărașului funcționează pînă la eliberarea mărfurilor către destinatar, totuși art. 48 alin. 2, art. 59 alin. 2 și art. 66 conțin dispoziții potrivit cărora este posibilă și angrenarea răspunderii acestuia și după această dată.

Din cele precedente rezultă că datorită, pe de o parte complexității activității de transport și a multitudinii și diversității operațiunilor adiacente și conexe acesteia, iar pe de altă parte, faptului că la îndeplinirea lor concură expeditorul, cărașul și destinatarul, răspunderea fiecărei unități se analizează în raport de culpa proprie dar și de comportamentul partenerilor.

RĂSPUNDEREA PENTRU EXECUTAREA CU ÎNTÎRZIERE A OBLIGAȚIILOR

Prin contractul de transport cărașul se obligă a transporta mărfurile asigurînd integritatea lor din punct de vedere cantitativ, calitativ și la termen. Sub acest aspect prestația cărașului nu diferă de aceea a furnizorului, care se obligă a executa în natură și întocmai livrarea de produse.

Răspunderea cărașului pentru executarea cu întîrziere a transportului se prezintă sub două aspecte: întîrzierea în punerea la dispoziție spre încărcare a mijlocului de transport; eliberarea mărfurilor peste termen la destinație.

a) Întîrzierea punerii la dispoziție a mijlocului de transport. În scopul realizării unor transporturi optimizate și efectuării la termen a livrării de produse, unitățile furnizoare stabilesc relații cu calea ferată în vederea punerii la dispoziție a vagoanelor și expedierii lor la stația de destinație. Aceasta se realizează în condițiile stabilite prin Normele metodologice de planificare și executare a transporturilor de mărfuri pe calea ferată emise de M.T.Tc. în baza H.C.M. nr. 425/1975.

În măsura în care, tonajul solicitat de către unitatea furnizoare a fost prevăzut în planul de transport definitiv, calea ferată are obligația de a pune vagoanele respective la dispoziție, în cadrul contractului economic de prestații de transporturi pe calea ferată.

În cazurile de excepție, cînd calea ferată nu îndeplinește această obligație, se pune problema răspunderii ei.

Potrivit art. 25 din normele citate, răspunderea patrimonială pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor asumate prin contractul economic de prestații de transport pe calea ferată se stabilește după caz — zilnic, decadal, lunar — partea în culpă datorînd penalități.

Obligația de plată a penalităților rezidă în art. 11 din contractul de transport, art. 25 din Normele sus citate, art. 4 cap. V din anexa 2 a H.C.M. nr. 425/1975 și art. 19 din H.C.M. nr. 57/1952, publicate în Buletinul Comercial C.F.R. nr. 1/1977; cuantumul penalității datorată de calea ferată pentru nepunerea la dispoziție a vagoanelor este de 15 lei pe tona începută.

Uneori aceste penalități nu acoperă daunele încercate de unitățile furnizoare datorită nepunerii vagoanelor la dispoziție. Avem în vedere situațiile în care aceste unități sînt obligate să plătească partenerilor lor contractuali însemnate sume cu titlu de penalități deoarece, în lipsa vagoanelor, nu au putut expedia produsele la termenele contractuale.

Calea ferată trebuie să despăgubească integral unitățile furnizoare ori răspunderea sa este limitată la plata penalităților prevăzute de H.C.M. nr. 425/1975? Prin Dec. nr. 3560/1978 a P.A.S. s-a stabilit că pentru nepunerea vagoanelor din planul de transport la dispoziția beneficiarilor, transportatorul este pasibil numai de plata de penalități, conform art. 25 alin. III din norme, fără alte daune în completare.

S-a făcut deci, aplicația principiului răspunderii limitate a căii ferate în mod simetric cu răspunderea limitată a expeditorilor și destinatarilor pentru neîncărcarea vagoanelor puse la dispoziție și pentru întirzierea în efectuarea operațiunilor de încărcare-descărcare. Se știe că în astfel de situații se datorează penalități sau taxe de locații, răspunderea față de calea ferată fiind limitată la plata acestora. Deci, după cum nici calea ferată nu poate obține despăgubiri pentru paguba ce întrece valoarea penalităților sau a taxelor de locații la care s-a făcut referire, nici unității furnizoare nu i se cuvin daune peste valoarea penalităților datorate de calea ferată.

Exonerarea de răspundere a cărașului pentru punerea la dispoziție a vagoanelor planificate poate avea loc, astfel cum prevede art. 26 din Normele elaborate în aplicarea H.C.M. nr. 25/1975, numai pentru cazuri de forță majoră.

b) Răspunderea pentru întirzierea transportului. În timp ce în situația vizată mai sus, răspunderea cărașului funcționează față de expeditor, în cazul la care ne referim în continuare, cărașul răspunde față de destinatar.

Art. 78 din Regulamentul de transport pe calea ferată și art. 3 din T.L.M. stabilesc cuantumul despăgubirii datorate de căraș în cazul depășirii datei de eliberare a mărfurilor, în raport cu termenele de executare a contractului de transport. În caz de depășire a termenului de eliberare, calea ferată este obligată să plătească destinatarului următoarele sume, calculate în procente asupra prețului transportului:

- 10% din prețul transportului cînd întirzierea nu depășește 1/10 din termenul de eliberare;
- 20% cînd întirzierea este de peste 1/10, dar nu depășește 2/10 din termenul de eliberare;
- 30% pentru o întirziere de peste 2/10 dar sub 3/10 din termenul de eliberare;
- 40% pentru întirzierea de peste 3/10, dar sub 4/10 din termenul de eliberare;
- 50% pentru orice întirziere ce depășește 4/10 din termenul de eliberare.

Pentru încasarea acestor despăgubiri, destinatarul nu este obligat a face dovada că a suferit o anumită pagubă, prejudiciul fiind considerat de lege ca izvorînd însăși din executarea cu întirziere a normei de transport. Dacă se face însă dovada de expeditor că din cauza întirzierii primirii mărfurilor a suferit unele pagube, calea ferată este datoră la o despăgubire ce nu poate depăși prețul transportului, chiar dacă prejudiciul încercat de destinatar este superior. Și în acest caz legea instituie o răspundere limitată a cărașului.

La calculul termenului de transport, în vederea stabilirii eventualei întirzieri, se ia în considerare perioada totală de efectuare a transportului și nu o eșalonare pe porțiuni de parcurs.

Despăgubirile pentru întirzierea eliberării mărfurilor:

- nu se cumulează cu despăgubirile datorate de către căraș în caz de pierdere totală a mărfii, acesta fiind ținut numai la plata pentru pierderea totală;
- se plătesc numai pentru marfa nepierdută, în cazul unei pierderi parțiale, fiind firesc a nu plăti taxele de întirziere pentru restul mărfii pierdute;
- se cumulează cu despăgubirea datorată de căraș pentru avarierea mărfii. În această situație, cînd avarierea s-a produs din cauza depășirii termenului de transport, cuantumul daunelor pentru avarii nu depinde de timpul

întirziat, ci de cantitatea și valoarea mărfii degradate (Dec. P.A.S. nr. 78/1977).

Exonerarea de răspundere a căii ferate, în cazul întirzierii eliberării mărfurilor are loc numai dacă dovedește că întirzierea a fost provocată de fapte ce nu au putut fi evitate sau înlăturate (art. 72, pct. 4, din Regulamentul de transport). În cazul de față, circumstanțele la care se referă norma legală citată, prezintă toate caracterele forței majore.

RĂSPUNEREA CĂRAȘULUI PENTRU LIPSURI CANTITATIVE

Așa cum am invederat succint mai sus, obligațiile cărașului nu diferă, în esență, de cele ale altor unități prestatoare, în sensul că el este dator a executa prestația în natură, la termen, în cantitatea și calitatea convenită, răspunzînd, potrivit legii, în cazul neexecutării sau executării necorespunzătoare.

Răspunderea pentru lipsurile cantitative se referă atît la cazurile cînd lipsa este parțială cît și la situația cînd marfa a fost pierdută sau distrusă în totalitate.

Răspunderea cărașului este reglementată de prevederile art. 39, 40, 43, 44, 45 și 46 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959.

Cărașul are paza produselor primite pentru transport; de aceea, el răspunde de integritatea acestor mărfuri din momentul primii lor pentru transport pînă la eliberarea lor către destinatar (art. 38).

Cărașul răspunde de lipsurile cantitative survenite — așa cum arată art. 39 din regulament — la produsele pe care le-a cîntărit efectiv (pe cîntarul propriu ori pe un cîntar recunoscut) sau la cele pe care era obligat să le cîntărească. Cu privire la această răspundere, funcționează în sarcina cărașului o prezumție de culpă, presupunîndu-se că diferențele față de cantitatea înscrisă în documentele de transport provin din timpul transportului. Cărașul poate răsturna această prezumție, dovedind, de pildă, că a primit pentru transport o cantitate mai mică decît cea înscrisă în documentul de transport sau că încărcătura predată la destinație corespunde cu greutatea netă sau cu alte specificații cuprinse în actele de livrare sau documentele de transport (art. 39 alin. final).

În cazul produselor care nu au fost și nici nu trebuiau cîntărite în mod obligator de căraș, acesta nu răspunde — pînă la proba contrară — pentru lipsuri cantitative, dacă mijlocul de transport închis a ajuns la destinație fără urmă de violare, sustragere, scurgere sau avarie și cu sigiliile intacte (sau cu semnele intacte, în cazul mijloacelor de transport deschise). Dacă însă la destinație se constată urme de violare, sustragere, scurgere sau avarie, răspunderea cărașului este angajată.

În cazul produselor predate pentru transport pe număr de colete, bucăți, etc. cărașul răspunde de lipsuri dacă greutatea fiecărui colet a fost indicată în documentul de transport; conform art. 44 din regulamentul menționat, lipsurile se calculează separat pentru fiecare colet. Dacă produsele se transportă în vrac, deci în condiții în care își pierd individualitatea, lipsurile se verifică la întreaga partidă de produse eliberată deodată.

Potrivit art. 43 din Regulamentul citat, cărașul nu răspunde pentru pierderile normale de greutate suferite de mărfuri în timpul transportului din cauza însușirilor lor proprii (evaporare, volatilizare, uscare etc.). Răspunderea sa operează numai pentru partea lipsă din greutate care depășește procentele de pierdere prevăzute în actele normative. În cazul în care expeditorul sau destinatarul pot dovedi că lipsa de greutate nu se datorează pierderilor naturale, ci altor cauze, este angrenată răspunderea cărașului (art. 45). S-a decis astfel, că nu se acordă scăzăminte cu titlul de perisabilități naturale dacă pierderea de greutate este urmarea unui accident de circulație (Dec. P.A.S. nr. 2650/1978). De asemenea, cărașul răspunde pentru lipsuri și în cazul în care natura mărfurilor transportate exclude o pierdere în greutate din cauze naturale.

Perisabilitățile la care se referă art. 43 sînt aplicabile numai în relațiile cu cărașul, ele nu-și găsesc aplicabilitate în raportul furnizor-beneficiar. În schimb, sînt apli-

cabile prevederile art. 41 din Legea nr. 71/1969 alin. 2, potrivit cărora riscurile trec asupra beneficiarului pe data trecerii produselor în proprietatea sau administrarea sa. Cu alte cuvinte, perisabilitățile naturale din timpul transportului se suportă de beneficiar (Dec. P.A.S. nr. 2657/1978).

Art. 43 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 prevede că perisabilitățile se acordă în limita procentelor prevăzute în actele normative în vigoare.

Dispozițiile legale, la care se face trimitere în cuprinsul art. 43 din regulamentul menționat, sînt, în primul rînd, cele ale art. 76 din Regulamentul de transport C.F.R. privind restrîngerea responsabilității în caz de pierdere de greutate.

Pentru mărfurile care din cauza naturii lor particulare, suferă, în general, o pierdere de greutate prin simplu fapt al transportului, calea ferată nu răspunde de lipsuri decît dacă ele depășesc toleranțele arătate mai jos:

— doi la sută din greutate pentru mărfurile lichide sau predate în stare umedă cum și pentru mărfurile următoare, oricare ar fi distanța parcursă: lemn de reglise, lemn, carne și copite, coame (păr de) piei, rămășițe de piei, coaje, frunze proaspete de tutun, fructe proaspete, fructe uscate sau opărite, hamei, lînă, legume proaspete, chit, asfalt proaspăt, oase întregi sau măcinate, piei, pește uscat, rădăcini, săpunuri și uleiuri compacte (solide), sare, păr de porc, tutun tăiat, sgîrciuri de animale;

— unu la sută pentru toate celelalte mărfuri uscate.

În conformitate cu prevederile art. 46 din Regulamentul citat, despăgubirile datorate de căraș, pentru pierderea totală sau parțială din vina sa, se calculează în modul următor:

— la prețul din factură, dacă acesta însoțește transportul;

— la prețul oficial, stabilit de organele în drept, dacă transportul se face fără factură;

— dacă nu există preț oficial, se va avea în vedere prețul curent al produselor, la locul și timpul predării (caz extrem de rar întîlnit).

Prin preț de factură, se înțelege prețul fără rabat sau adaos (Dec. P.A.S. nr. 1950/1976 și Dec. P.A.S. nr. 647/1978).

La sumele acordate cu titlu de despăgubiri, debitorul (în cazul de față cărașul) datorează dobinda legală de 6% pe an.

În toate situațiile de mai sus, dacă este cazul, se va avea în vedere gradul de uzură al mărții.

Pe lângă această despăgubire, cărașul suportă taxa de transport, taxele fiscale, taxele vamale și alte cheltuieli în legătură cu transportul mărfurilor pierdute, dacă acestea nu sînt incluse în prețul mărfurilor și au fost plătite de cel îndreptățit la despăgubire.

Art. 46, alin. final din Regulamentul citat prevede o răspundere agravată a cărașului, în raport cu cele mai sus arătate, stabilind că în cazul în care acesta a folosit pentru neville sale unele mărfuri primite spre transport, el va restitui valoarea dublă a mărții. O asemenea împrejurare are o frecvență destul de rară într-o economie planificată.

RĂSPUNDEREA CĂRAȘULUI PENTRU LIPSURI CALITATIVE (AVARII)

Sediul materiei se află în art. 41 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Cărașul răspunde pentru deteriorarea calitativă (substituirea, diluarea, denaturarea, alterarea sau avarierea), potrivit art. 41 alin. 2 din actul normativ citat, cu obligația ca reclamantul să facă o dublă dovadă și anume:

— că avariile (diluarea, denaturarea, alterarea etc.) s-au produs în cursul transportului;

— că ele se datoresc vinovăției cărașului.

Alin. 3 din art. 41 instituie o prezumție simplă de culpă împotriva cărașului în cazul cînd coletul sau mijlocul de transport închis a fost violat pe parcurs, sau poartă semne de violare sau semnele de pe mărfurile transportate într-un mijloc de transport deschis poartă, de asemenea, urme de violare. Cărașul poate face proba contrarie.

Despăgubirile datorate de căraș pentru lipsa de calitate (avariere imputabilă acestuia) se limitează la suma corespuizătoare deprecierei valorii produselor. Art. 47 din Regulamentul adaugă expres că acesta nu datorează alte daune față de reclamant, (cum ar fi plata de penalități, lipsa de beneficiu), indiferent de întinderea prejudiciului suferit de acesta. În caz de neînțelegere asupra procentului de depreciere, acesta se va stabili prin expertiză. Suma se determină în aceleași condiții ca și în cazul lipsurilor cantitative (prezentate mai sus), potrivit prevederilor art. 46 din Regulament.

În literatura de specialitate s-a admis că abandonarea mărții este posibilă în cazul cînd prin avariere și-a pierdut orice valoare economică, aceasta fiind singura împrejurare ce poate fi asemănată cu pierderea mărții.

Relevăm o observație comună art. 46 și 47 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Ambele texte citate se referă la despăgubirile datorate de căraș din culpa sa, fără a avea în vedere gravitatea acesteia. Regulamentul de transport al C.F.R. face însă distincție între gradele culpei stabilind că în caz de dol sau culpă gravă comise de prepușii cărașului, acesta este obligat la acoperirea integrală a prejudiciului suferit de partea lezată. Este o răspundere agravată a căii ferate (cuprinzînd *damnum emergens* și *lucrum cessans*) care funcționează însă numai în cazurile de dol și de culpă gravă.

RĂSPUNDEREA CĂII FERATE PENTRU PRESTAȚIILE EFECTUATE PRIN SECȚIILE DE EXPEDIȚIE, CAMIONAJ, MECANIZARE (E.C.M.)

Pentru realizarea livrării mărfurilor din „poartă în poartă”, direcțiile regionale C.F.R. prin secțiile de expediție, camionaj și mecanizare încheie contracte de prestații cu diferite unități (furnizoare ori beneficiare în contractul de furnizare de produse), prin care se obligă să efectueze operațiunile de manipulare, transport și expediere a mărfurilor vagonabile, coletărie, mesagerie, containere și transcontainere de la depozitele unității la stația de cale ferată și invers.

a) **Obiectul contractului. Obligațiile părților.** Operațiunile de manipulare, transport și expediție a mărfurilor vagonabile se execută numai la acele mărfuri care se încarcă-descarcă, în și din vagoane, la liniile stațiilor C. F. Pentru mărfurile vagoanabile sosite, prestațiile se efectuează după ce în prealabil destinatarul (beneficiar în contractul de furnizare) a identificat și primit transportul în stație la deschiderea vagonului. Această clauză din contractul tip (inserată la cap. II pct. 2 alin. 2), are o deosebită importanță pentru destinatarul mărții deoarece, în momentul sosirii și deschiderii vagonului și primirii mărții este obligat a proceda față de calea ferată potrivit prevederilor art. 35 și urm. din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Numai mărfurile vagonabile primite, în condițiile legii, de destinatar prin delegatul său de la stația C.F. fac obiectul prestațiilor prin secția E.C.M. a regionalei de căi ferate, și deci, pe cale de consecință, numai asupra acestora se poate purta un litigiu între părțile din contractul de prestații.

În principiu greutatea expedițiilor de coletărie și mesagerie se stabilește de către executant prin cîntărirea lor la depozitul beneficiarului, iar containerele și transcontainerele se preiau cu greutatea stabilită și declarată în scrisoarea de trăsură de către beneficiar. Nu se cîntăresc mărfurile ce se prezintă la transport în ambalajele STAS cu greutatea ștanțată în bucăți, baloțuri etc. de greutate uniformă. În acest caz mărfurile circulă cu greutatea stabilită de beneficiar.

Evidențiem obligațiile executantului (regionala C.F.) și ale beneficiarilor din acest contract de prestații (ce pot fi furnizori sau beneficiari în contractul de furnizare), care au implicații în planul răspunderii.

Executantul se obligă a efectua prestații în așa fel încît să nu producă mărfurilor avarieri, degradări, pierderi sau lipșuri din conținut, garantînd integritatea lor pe parcursul auto, răspunzînd, în condițiile legii, pentru neexecutarea sau executarea lor necorespuizătoare.

De asemenea, executantul se obligă:

— să preia mărfurile din depozitul beneficiarului și să le transporte la stația de C.F. în vederea expedierii lor la destinație;

— să preia mărfurile vagonabile din stația de cale ferată, după ce au fost primite de delegatul beneficiarului, să le manipuleze și să le transporte la depozitul beneficiarului;

— să predea și să elibereze în stație și la beneficiar, celelalte categorii de mărfuri (cu excepția celor vagonabile), îndeplinind în acest scop toate formalitățile necesare;

— să completeze în scrisoarea de trăsură caracteristicile constructive ale vagonului în care s-au încărcat mărfuri vagonabile;

— să participe împreună cu delegatul stației C.F. la constatarea și tratarea neajunsurilor produse pe parcursul auto, la chemarea beneficiarului, fără de care procesul verbal încheiat nu va fi luat în considerare dacă nu va face dovada avizării scrise a executantului;

— să verifice aplicarea corectă de către beneficiar a sigiliilor proprii;

— să niveleze și să marcheze mărfurile încărcate în vagoane descoperite, la cererea beneficiarului.

Beneficiarul din contractul de prestații cu direcția regională C.F. (furnizor sau beneficiar în contractul de furnizare) are următoarele obligații (semnificative în ce privește angrenarea răspunderii sale):

— să asigure condițiile necesare pentru ridicarea și ducerea din și la depozitele sale a expedițiilor de vagoane complete, containere și transcontainere permanent ziua și noaptea, inclusiv duminică și în sărbători legale;

— să asigure condiții pentru ridicarea și ducerea în și la depozitele sale a expedițiilor de coletărie și mesagerie, în cadrul orelor de program ale stației sau magaziei de mărfuri de care este deservit;

— să asigure condiții pentru cămionarea zilnică a containerelor (sosire, predare și goale) conform prevederilor din T.L.M.-C.F.R. în vigoare, adică în orele în care stațiile sînt deschise pentru traficul de mărfuri;

— să depună la stația-magazie, anticipat cu 24 ore, scrisorile de trăsură pentru expedițiile de coletărie, containere, transcontainere și vagoane complete, grupate pe stații de destinație;

— să pregătească din timp mărfurile ce urmează a se expedia, din punct de vedere al ambalării, etichetării, marcării, sigilării și stabilirii greutății, așa cum prevăd dispozițiile tarifare, regulamentul de transport C.F.R. și instrucțiunile de serviciu ale căii ferate;

— să supravegheze, să însoțească și să îndrume formațiile de lucru ale executantului pe timpul efectuării operațiilor de încărcare-descărcare a mărfurilor, cit și circulația autovehiculelor în incinta sa, de la intrare și pînă la ieșirea acestora pe poarta întreprinderii beneficiare, prin delegat competent, care să indice formațiilor de lucru condițiile de manipulare a mărfurilor și de circulație a autovehiculelor, existente la beneficiari;

— să verifice starea containerelor și transcontainerelor goale și încărcate cit și a semiremorcilor auto aduse în depozitul său și să menționeze atît pe verso bonului de transport cit și pe verso scrisorii de trăsură, orice lipsă sau avarie, refuzînd primirea la încărcare a celor necorespunzătoare;

— să avertizeze pe executant despre terminarea încărcării-descărcării containerelor și a transcontainerelor, în termenele prevăzute de tariful local de mărfuri C.F.R. Avizarea se va face telefonic cu număr, dată și oră, pe număr de containere-transcontainere, cerînd executantului număr de confirmare. Terminarea operațiunii se consideră de la ora avizării;

— să confirme prin semnătură, ștampilă, dată și oră, primirea mărfii pe scrisoarea de trăsură (avizul și adevărata de primire), iar pentru efectuarea prestației, pe bonul de transport și buletinul de lucru. În cazul refuzului de a primi marfa, beneficiarul este obligat să confirme prin semnătură și ștampilă, pe înștiințările și bonurile de înapoiere, arătînd motivul refuzului, urmînd a suporta contravaloarea prestațiilor efectuate de către executant,

după și întors și alte formalități, chiar dacă refuzul nu s-a făcut din vina lui;

— să se prezinte la stația de cale ferată pentru eventuale constatări, în toate cazurile cînd este solicitat de stație;

— să asigure supravegherea încărcării-descărcării în și din mijloacele de transport auto și C.F.R. și să însoțească pe parcursul auto, mărfurile ce se manipulează și transportă în condiții tehnice speciale ca: motoare, agregate, băuturi de orice fel în sticle și lăzi navete etc., a produselor în vrac ce nu se pot preda la transporturi prin cîntărire, pe număr de colete, pe bucăți ori la volum și să sigileze mijlocul de transport cînd aceste mărfuri se încarcă în vagoane, containere și transcontainere acoperite;

— pentru mărfurile ce fac obiectul coletăriei, containerelor și transcontainerelor beneficiarii, care au în incinta întreprinderii mai multe gestiuni, vor fixa un singur loc anumit pentru predarea transporturilor, precum și ridicarea lor din același loc, către și de la un singur gestionar;

— să asigure însoțirea pe parcursul auto a mărfurilor vagonabile, la predare și sosire;

— să invite la constatarea și tratarea neajunsurilor la transport, stația C.F. destinatară și pe executant. În caz contrar, actele încheiate nu vor putea angaja răspunderea cărăușului, nefiindu-i legal opozabile. Invitarea trebuie făcută prin astfel de mijloace încît să poată fi dovedită. În lipsa reprezentanților stației C.F. și ai executantului, unitatea beneficiară va proceda la constatarea cu delegat neutru în condițiile prevăzute de Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959.

Rezumînd și sintetizînd cele de mai sus, se impune a sublinia diferența esențială de tratament prevăzută pentru mărfurile vagonabile. În timp ce pentru toate celelalte mărfuri ce pot face obiectul unui contract de prestații cu regionala C.F. prin secția expediție, camionaj și mecanizare adică pentru coletărie, mesagerie, containere și transcontainere operațiunile de predare și primire în stația C.F. se fac de delegatul executantului, pentru mărfurile vagonabile respectivele operațiuni se fac de delegatul beneficiarului (expeditor sau destinatar). Diferențierea este deosebit de importantă producînd efecte juridice și angrenînd răspunderea participanților din contractul de transport și din contractul de prestație în funcție de obligațiile ce le revin și în funcție de modul cum au fost executate.

b) **Răspundere.** Așa cum am arătat, direcțiile regionale de căi ferate sînt părți nu numai în contractele de transport, ci și în contractele de prestații ce le încheie prin stațiile lor de expediție, camionaj și mecanizare pentru operațiuni de manipulare, transport și expediere a mărfurilor vagonabile, coletărie, mesagerie, containere și transcontainere de la depozitele beneficiarilor la stația de cale ferată și invers.

Pentru toate categoriile de mărfuri, în afara celor vagonabile, operațiunile de predare, manipulare și primire din și în stațiile de cale ferată se efectuează de personalul secției E.C.M., și deci răspunderea pentru integritatea cantitativă și calitativă a acestor produse aparține în întregime secției E.C.M. de la primirea produselor de la furnizor și pînă la eliberarea lor către destinatarul-beneficiar.

La mărfurile vagonabile preluarea din stația C.F. de destinație se face de către delegatul destinatarului astfel încît răspunderea secției E.C.M. este angrenată numai de la predarea lor către secția E.C.M. pentru camionare pînă la depozitul beneficiarului.

Partea care nu-și execută obligațiile prevăzute în contract datorează celelalte părți penalități și despăgubiri în limitele prevăzute în actele normative în vigoare. Plata penalităților nu absolvă partea în culpă de plata despăgubirilor pentru repararea integrală a prejudiciilor cauzate celeilalte părți.

Neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor asumate prin contract se penalizează conform tarifului local de mărfuri, tarifului unic auto și normativelor în vigoare pentru :

— depășirea normei de staționare a containerelor, transcontainerelor, semiremorcilor și a autovehiculelor, la operațiunile de încărcare-descărcare la depozitele beneficiarului, produse din culpa sa;

— falsă declarare a greutății mărfurilor prezentate la transport;

— neprezentarea spre expediție a mărfurilor conform planului zilnic de transport, la nivelul cantității mediei zilnice contractate;

— necurățarea containerelor și a transcontainerelor după descărcarea mărfurilor din acestea;

— neetichetarea și nesigilarea instrucțională a transporturilor și neatașarea la documentele de transport a actelor de livrare;

— refuzul nejustificat al plății contravalorii prestațiilor și a taxelor de transport;

— renunțarea la containerele și transcontainerele soliditate pentru încărcare.

CAUZE EXONERATOARE DE RĂSPUNDERE

Răspunderea cărașului este înlăturată în situațiile arătate în art. 42 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Enumerarea legii este limitativă, ea nu poate fi extinsă prin analogie. Prezentăm și analizăm în continuare cazurile legale de exonerare a cărașului. Primul caz de exonerare prevăzut de text este forța majoră. Faptul reținut ca atare va trebui să provină dintr-o cauză străină activității cărașului și să depășească posibilitatea acestuia de a-l înlătura. Vor fi considerate drept cauze de forță majoră de pildă, calamitățile naturale. Evenimentele ieșite din comun care tulbură circulația, dar țin de desfășurarea activității căii ferate (o deraiere, ciocnire de trenuri), nu pot însă duce la absolvirea de răspundere a căii ferate, deoarece constituie accidente de serviciu, care pot fi evitate prin luarea de măsuri adecvate, iar calea ferată răspunde de activitatea ei. Învederăm aici că arbitrajul nu a reținut culpa penală a unei terțe persoane (dovedită de organele penale), drept caz de forță majoră care să exonereze pe căraș (Dec. P.A.S. nr. 2878/1974).

Socotim că și sub imperiul legislației actuale, unitățile de transport nu trebuie să se conformeze prevederilor art. 46 din Legea nr. 71/1969 privitoare la constatarea și confirmarea cazurilor de forță majoră. Într-adevăr, prevederea, cuprinsă în art. 46 din lege nu are caracter general ea se referă numai la neexecutarea contractelor de furnizare de produse aprobate prin balanțe materiale, în timp ce dispoziția art. 42 din Regulament este de specială aplicabilitate și se referă la contractul de transport care este, prin definiție, un contract de prestare. Așadar, în litigiile dintre beneficiarii de transporturi și unitățile prestatoare (calea ferată, întreprinderi auto etc.) dovada forței majore va fi făcută în continuare de cărașul care o invocă și va cădea sub aprecierea organului arbitral, motiv pentru care enumerăm exemplificativ o serie de cauze de forță majoră recunoscute ca atare: incendiul datorit fenomenelor naturii sau însușirilor mărfii, cutremurul, furturile săvârșite înarmat, ploile de mare intensitate care fac imposibilă manipularea mărfii;

— culpa organizației socialiste expeditoare sau a celei destinatare. Astfel, încărcarea defectuoasă a produselor, prin nerespectarea regulilor tehnice de încărcare, mențiunile greșite făcut în documentele de transport etc. pot constitui împrejurări care să ducă la exonerarea cărașului de răspundere, cu condiția ca el să dovedească culpa organizației socialiste furnizoare sau destinatare;

— producerea de lipsuri sau avarii din cauza anumitor însușiri proprii naturii produselor, care au determinat sfărîmarea, spargerea, ruginirea, alterarea sau alte consecințe asemănătoare. Dovedirea acestor împrejurări duce la concluzia lipsei de culpă a organizației de transport;

— cauzele legate de încărcarea sau descărcarea produselor, dacă aceste operații s-au efectuat cu mijloacele organizației socialiste expeditoare sau ale celei destinatare, ori sub supravegherea lor;

— cauzele naturale inerente transportului în mijloace de transport deschise, pentru produsele care, potrivit pozițiilor în vigoare, se transportă în astfel de mijloace de transport. În acest caz, exonerarea de răspundere a cărașului se întemeiază pe riscul inerent unui astfel de transport, în care produsele se pot avaria din cauze naturale (datorită ploii, soarelui, zăpezii etc.). Dacă însă produsele au fost încărcate de calea ferată în vagoane deschise, cu toate că tariful local de mărfuri nu permite transportul lor în asemenea vagoane, răspunderea revine cărașului și nu este înlăturată decât în cazul în care organizația socialistă expeditoare a cerut expres — prin mențiune pe documentul de transport — vagon descoperit. Trebuie însă să precizăm că răspunderea cărașului sau a organizației expeditoare nu este angajată numai pe baza simplului fapt al transportului în vagoane descoperite. Organul arbitral analizează cauza care conduce la provocarea pierderii sau avariei produselor pentru a stabili dacă aceasta constă exclusiv în riscurile transportului în vehicule deschise;

— pagubele datorate faptului că însoțitorul produselor — fie el delegat de organizația socialistă expeditoare sau de cea destinatară — nu a luat măsurile necesare pentru asigurarea integrității lor. Exonerarea de răspundere a cărașului pe acest temel pornește de la faptul că, pentru unele mărfuri, însoțirea este obligatorie, ținând seama de îngrijirea deosebită care trebuie să li se acorde pe timpul transportului. Pentru a fi exonerat de răspundere, cărașul trebuie să dovedească numai că produsele respective fac parte dintre cele a căror însoțire este obligatorie. Apare evident că, dacă organizația socialistă expeditoare sau, destinatară va reuși să probeze că lipsurile sau avariile nu se datoresc culpei însoțitorului, ci altor cauze, neimputabile acestuia (incendii, deraieri etc.), cărașul va fi cel care va purta răspunderea;

— lipsurile survenite din cauza unor defecte de ambalaj care n-au putut fi observate după aspectul exterior cu ocazia primirii produselor spre transport. Primirea unui produs pentru transport face să se presupună că el a fost ambalat corespunzător, astfel că lipsurile și avariile constatate la destinație se prezumă a fi intervenit pe parcurs și sint, în principiu, imputabile cărașului. Pentru a fi exonerat de răspundere cărașul trebuie să dovedească că deși ambalajul prezenta după aspectul exterior o suficientă asigurare a integrității produselor, totuși el a avut anumite defecte interioare care n-au putut fi observate. Tot astfel cărașul poate fi exonerat de răspundere dacă dovedește că, în interiorul unui ambalaj (satisfăcător după aspectul exterior), produsele nu au fost protejate și așezate corespunzător, lucru care a dus la avariere din cauza operațiilor inerente transportului (încărcare, manipulare, manevră, descărcare);

— lipsurile se datoresc faptului că organizația socialistă expeditoare a predat produse excluse la transport, sub denumire falsă, inexactă sau incompletă. În acest caz, sarcina probei — în sensul că produsele au fost prezentate la transport prin indicarea în documentele de transport a unei denumiri nereale, inexacte sau incomplete — revine cărașului, iar dacă el face această dovadă, răspunderea pentru deteriorările suferite de asemenea produse pe timpul transportului revine organizației socialiste expeditoare. În cazul în care organizația expeditoare va fi în măsură să probeze că prejudiciul nu s-a datorat mențiunii nereale din documentul de transport, ci altor cauze, imputabile cărașului, răspunderea rămîne acestuia din urmă;

— lipsurile și avariile datorite faptului că organizația socialistă expeditoare n-a indicat în documentele de transport și, eventual, pe ambalaje, particularitățile specifice produselor, care reclamau condiții speciale sau anumite măsuri de precauție în timpul transportului sau depozitării;

— lipsurile produse prin scăderea umidității în timpul transportului. Cărașului îi revine sarcina să facă dovada că este vorba de produse care au umiditate și, prin această dovadă, este exonerat de răspundere, în limita pierderilor normale. Organizația socialistă expeditoare sau cea destinatară este îndreptățită să probeze că pierderea din cantitate nu este normală și se datorește altor cauze, imputabile cărașului;

— pierderile produse în urma scăderii naturale a greutatei produselor, în limitele indicate de art. 43 din regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Potrivit acestui text, cărașul răspunde numai pentru partea lipsă din greutate care depășește procentele de pierdere prevăzute în actele normative în vigoare referitoare la transporturi. Această limitare de răspundere operează în favoarea cărașului numai dacă la destinație transportul se prezintă intact, în cazul în care el prezintă urme de violare, scurgere etc., cărașul trebuie să răspundă pentru întreaga cantitate constatată lipsă;

— paguba produsă din cauza pericolului inerent transportului de vieți. Cărașul se poate apăra dovedind numai cu ajutorul documentului de transport, felul produselor prezentate la transport; organizația socialistă expeditoare sau cea destinatară poate determina menținerea răspunderii cărașului, dovedind culpa acestuia în efectuarea transportului;

— indicația diferită a cîntarului folosit la primirea produselor spre transport de cea a cîntarului utilizat la eliberarea acestora către destinatar, atunci cînd lipsa nu este reală sau cărașul poate dovedi că ea se datorește expeditorului. În aceste cazuri, lipsa constatată la destinație nu este reală, ci numai aparentă. Problema împrejurărilor ce au dat naștere diferenței de cantitate și a organizației socialiste căreia îi revine răspunderea se rezolvă după distincțiile pe care le-am expus.

Art. 42 alin. 2 și 3 din Regulament, reglementează sarcina probei stabilind cazurile cînd aparține unității reclamante, motiv pentru care trimitem la prevederile legale citate.

ACȚIUNEA ÎMPOTRIVA CĂRĂȘULUI

Întrucît în cadrul raportului contractual de transport nu-și asumă obligații numai unitățile de transport, ci și expeditorul și destinatarul, pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor asumate urmează a răspunde fiecare parte culpabilă. De aici rezultă că în contractul de transport nu rezidă numai acțiunile acestora din urmă împotriva cărașului, ci și a unității de transport contra furnizorului sau beneficiarului. Întrucît ne referim numai la răspunderea cărașului, acțiunile acestuia împotriva expeditorului și destinatarului nu fac obiectul preocupării noastre.

În acțiunile expeditorului și ale destinatarului, cărașul va figura în toate cazurile, ca pîrit, în nume propriu, atît cînd participă direct la activitatea de transport, cit și atunci cînd prestația se execută de o unitate intermediară, cum este cazul contractelor pentru transportul din poartă în poartă. Cu privire la această ultimă ipoteză sînt necesare unele lămuriri. Este cunoscut, că pentru executarea transportului din poarta expeditorului în poarta destinatarului, calea ferată, prin direcțiile regionale, unități de personalitate juridică, potrivit prevederilor art. 17 din Legea nr. 5/1978, încheie contracte de prestații cu beneficiarii de transport, prin secțiile de expediție, camionaj și mecanizare; ca urmare, partea executantă (regionala C.F.R.) efectuează operațiunile ce fac obiectul contractului prin secția respectivă. În cazul cînd obligațiile executantului nu au fost îndeplinite, sau au fost efectuate necorespunzător, acțiunea beneficiarului de transport (unitatea expeditoare sau cea destinatară, după distincțiile ce vor fi arătate mai jos) se va îndrepta, nu împotriva secției de expediție, camionaj și mecanizare, ci împotriva regionalei de căi ferate.

a) **Titularul dreptului de acțiune împotriva cărașului și cesionarea acestui drept.** 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), aflat în posesia lor.

Art. 85 din Regulamentul citat, actualizînd în parte prevederea cuprinsă în art. 432 din Codul comercial, dispune că:

— expeditorul are drept la acțiune împotriva cărașului atît timp cit are dreptul să modifice contractul de transport, sau dacă dovedește că destinatarul a refuzat marfa;

— destinatarul are acest drept din momentul în care a primit scrisoarea de trăsură.

În articolul 85 pct. 3 lit. b din Regulamentul de transport, este indicat dreptul unităților expeditoare și destinatarului 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, adică îi cedează dreptul la acțiune. Aceasta a fost sursa care a determinat organele arbitrale să permită părților de a cesiona dreptul de acțiune împotriva cărașului, între părțile participante la contractul de furnizare, indicate în scrisoarea de trăsură.

Arbitrajul de stat central, în mod constant s-a pronunțat că este indicat ca în cazul lipsurilor constatate la destinație, destinatarul să cesioneze expeditorului dreptul său de acțiune împotriva cărașului, spre a se angaja un litigiu între furnizorul de marfă și căraș.

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 două părți cu care cărașul este în raport de drept.

Cesiunea dreptului la acțiune se poate face printr-o mențiune expresă pe documentul de transport, fie printr-un act scris.

Cesiunea poate avea loc numai înăuntrul termenului de prescripție de 6 luni a dreptului la acțiune împotriva cărașului. O cesiune efectuată după împlinirea termenului de prescripție nu poate produce efecte, deoarece însuși dreptul la acțiune este prescris (Dec. P.A.S. nr. 2751/1977).

b) **Reclamația administrativă.** În cazul litigiilor în care părțile din contractul de transport ridică pretenții împotriva cărașului, ele au obligația de a formula, prealabil introducerii acțiunii arbitrale, o reclamație administrativă, instituție procedurală proprie transporturilor. Reclamația administrativă constituie un mijloc eficient de preîntîmpinare a litigiilor și de rezolvare operativă a pretențiilor pe care le ridică părțile din contractul de transport împotriva cărașului.

Prin Instrucțiunile comune M.T.Tc-P.A.S. nr. 10/1964 s-a instituit obligativitatea folosirii reclamației administrative pentru pretențiile născute din contractul de transport. Această obligativitate nu trebuie înțeleasă în sensul că reclamantul nu are — în lipsa reclamației administrative — acces la exercitarea acțiunii contra cărașului. Consecința patrimonială a neefectuării reclamației administrative este stabilită prin pct. 5 din instrucțiunea menționată în următorii termeni: „În cazurile în care se vor introduce acțiuni la Arbitrajul de Stat, sau la organul tutelar al întreprinderii pîrite, înainte de expirarea termenului de tratare a reclamațiilor, sau fără să fi fost folosită calea reclamației administrative, organizația reclamantă va suporta cheltuielile ocazionate de acțiune (taxă de timbru, deplasări etc.).

Pentru ca reclamația să-și atingă scopul, ea trebuie să îndeplinească mai multe condiții.

În primul rînd, este necesar ca ea să cuprindă toate elementele prin care se identifică transportul, temeiurile și obiectul pretențiilor etc.

În al doilea rînd, unitatea reclamantă are obligația de a depune, odată cu reclamația, o serie de dovezi.

În cazul reclamațiilor pentru lipsuri sau avarii: documentul de transport în original (unicatul, în cazul reclamației din partea predătorului); cesiunea drepturilor. În cazul reclamației depuse de un terț sau de una din părțile contractului de transport în numele celeilalte: procesul verbal de constatare a lipsei sau avariei; dovada violării mărfii (facturi, certificate, expertize); orice alte acte necesare pentru dovedirea pretențiilor.

În cazul restituirilor de taxe: documentul de transport în original; dovada plății taxelor a căror restituire se cere: cesiunea drepturilor în cazul reclamației introduse de altă unitate decît aceea care a achitat taxa de transport.

În al treilea rând, reclamația administrativă trebuie introdusă la organul competent: regionalele de cale ferată, pentru pretențiile izvorite din transporturile în trafic local, Departamentul Căilor Ferate din M.T.Tc. pentru reclamațiile referitoare la contractele de transport auto pentru pretenții născute din contractul de transport auto intern și internațional.

Dintre efectele reclamației administrative, amintim suspendarea cursului prescripției extinctive. Este vorba de termenul de 6 luni prevăzut de art. 4 lit. e din Decretul nr. 167/1958 al cărui curs se suspendă pînă la rezolvarea reclamației administrative, dar nu mai mult de trei luni de la introducerea ei.

Prescripția reîncepe să curgă din ziua cînd s-a primit comunicarea în scris a respingerii reclamației administrative și cel mai tîrziu din ziua în care a expirat termenul de trei luni de la înregistrarea ei la organele arătate mai sus.

Interesează deci, din punctul de vedere al prescripției, data înregistrării reclamației la organele amintite, iar nu data expedierii ei prin poștă.

Pentru ca efectul suspensiv de prescripție să se producă, este necesar, ca reclamația administrativă să corespundă condițiilor de mai sus. Astfel, o reclamație formulată fără precizarea obiectului și a temeiului sau care nu este însoțită de documentul de transport, nu produce asemenea efecte.

Cerințele la care ne-am referit, departe de a fi formale, corespund unui minim de date și documente necesare cărăușului pentru a fi în măsură să trateze reclamația.

Nu interesează deci, denumirea actului, termenii folosiți ori utilizarea expresă a noțiunii de reclamație administrativă. Interesează dacă cererea înaintată cărăușului conține elementele necesare pentru rezolvarea ei.

Pentru înlăturarea aspectelor de formalism și în scopul mobilizării unităților de transport în direcția utilizării cu eficiență a reclamației administrative, practica arbitrală a stabilit că produc efecte juridice nu numai reclamațiile înaintate regionalelor de cale ferată competente să le rezolve, dar și reclamațiile depuse, după caz, la stația de cale ferată de expediție sau de destinație (Decizia P.A.S. nr. 1261/1978). Cu alte cuvinte, stațiile respective au îndatorirea de a înainta reclamațiile către organele competente să le rezolve. Neîndeplinirea acestora obligații nu anihilează efectele proprii reclamației administrative.

În practică, s-a pus problema dacă completarea pretențiilor în cadrul celor 3 luni de rezolvare a reclamației administrative, dar după mai mult de 6 luni de la nașterea dreptului la acțiune, constituie sau nu o majorare afectată de prescripție.

Răspunsul care s-a dat, prin Decizia primului arbitru de stat nr. 2686/1978, a fost negativ. Iată considerentele deciziei care se referă la această problemă: „Examinînd critica adusă soluției de Regionala de căi ferate Timișoara în legătură cu excepția de prescripție înlăturată de organul arbitral, se reține că este neîntemeiată, deoarece, așa cum rezultă și din considerentele hotărîrii, reclamanta a formulat reclamație administrativă în termenul de 6 luni prevăzut de dispozițiile art. 4 lit. e din Decretul nr. 167/1958, pentru suma de 9.723,25 lei, reprezentînd daune echivalente cu contravaloarea reparațiilor efectuate la autoturismele avariate pe timpul transportului.

În timpul celor 3 luni de tratare a reclamației administrative, în care, potrivit art. 13 lit. c din Decretul nr. 167/1958, cursul prescripției este suspendat, reclamanta și-a completat pretențiile cu suma de 4.523,50 lei, quantumul prejudiciului înșumînd 14.246,77 lei.

La data precizării întregii valori a pagubei suferite din culpa cărăușului cursul prescripției era suspendat și efectul suspensiv viza întreg quantumul pagubei care este unică și izvorăște din același fapt generator“.

Rezultă deci, că efectul suspensiv al reclamației privește întreaga pagubă, chiar dacă parte din ea s-a pretins ulterior.

Potrivit art. 13 lit. c din Decretul nr. 167/1958, constituie o cauză de suspendare a prescripției reclamația administrativă „făcută de cel îndreptățit, cu privire la despăgubiri sau restituiri în termenul unui contract de transport sau de prestare a serviciilor de poștă și telecomunicații“.

Suspendarea prescripției are loc cel mai tîrziu pînă la expirarea unui termen de 3 luni, socotit de la data înregistrării reclamației. Subliniem deci, că efectul suspensiv al reclamației se apreciază în raport cu data înregistrării ei la cărăuș, iar nu în funcție de data cînd a fost expediată.

Dacă rezultatul negativ al reclamației este comunicat anterior împlinirii termenului de 3 luni amintit mai sus, prescripția își reia cursul pe data primirii comunicării respective.

Cele de mai sus vizează reclamațiile legate de contractele de transport în trafic internațional; dacă reglementările speciale care sînt incidente dispun altfel în ceea ce privește suspendarea prescripției, sînt aplicabile prevederile din respectivele reglementări.

În acțiunile derivînd din contractul de prestații încheiate de calea ferată prin secțiile de expediere, camionaj, manipulare, nu operează instituția reclamației administrative (Dec. P.A.S. 3039/1978).

c) Prescripția dreptului la acțiune împotriva cărăușului.

Potrivit art. 4 lit. c din Decretul nr. 167/1958, în raporturile dintre unitățile socialiste, termenul de prescripție este de 6 luni pentru acțiunile izvorite dintr-un contract de transport, îndreptate împotriva cărăușului. Termenul de prescripție este de un an, dacă contractul de transport a fost încheiat spre a fi executat succesiv cu mijloace de transport diferite. Termenele de prescripție de 6 luni și un an nu sînt aplicabile între raporturile dintre întreprinderile de comerț interior și unitățile furnizoare de mărfuri pentru export sau beneficiarii produselor importate.

În aplicarea prevederilor art. 4 lit. e din Decretul nr. 167/1958 organele arbitrale au avut o orientare restrictivă, considerînd textul legal sus citat ca o dispoziție de excepție, cerînd ca acțiunea să izvorască exclusiv din contractul de transport și să rezide strict numai în operațiuni de transport. În această orientare, incidența termenului de prescripție de 6 luni nu a operat asupra dreptului la acțiune derivînd din contractul de prestații efectuat de calea ferată prin secțiile de expediții, camionaj și manipulare, întrucît s-a considerat că acest contract nu este propriu-zis de transport, ci prin natura sa, este un contract de prestații (Dec. P.A.S. nr. 3039/1978). De asemenea, termenul de 6 luni nu este aplicabil acțiunilor împotriva unor unități care se ocupă cu repararea mijloacelor de transport, nefiînd vorba de operațiuni de transport.

Termenul de prescripție de 6 luni este aplicabil acțiunilor împotriva cărăușului prin care se pretinde:

— restituirea taxelor de transport considerîndu-se că termenul lor rezidă în contract și nu în încasarea nejustificată a unor sume;

— despăgubirea beneficiarului pentru daunele suferite în cazul unui transport de trafic internațional, care a fost redirijat de la graniță, circulînd cu scrisoare de trăsură locală în regim de coletarie.

Termenul de 6 luni se aplică și în cazul acțiunilor în regres formulate de o întreprindere de transport împotriva altei întreprinderi de transport, ca urmare a unor prejudicii create prin plata de despăgubiri.

Termenul de prescripție începe a curge, de regulă, de la data expirării termenului de eliberare a mărfii, sau de la data cînd destinatarul a cunoscut ori a putut să cunoască paguba (Dec. P.A.S. nr. 1351/1975).

Ăcest termen este susceptibil de întrerupere și executare, în condițiile prevăzute de Decretul nr. 167/1958, fiind deci admisibilă și repunerea în termen potrivit dispozițiilor aceluiași act normativ.

dr. AI. DETEȘAN
dr. C. JORNESCU

contract economic

Nulitatea modificării retroactive a repartitiei

Studiul „Relația plan-contract economic” apărut în nr. 11/1980 al suplimentului „Revistei economice” ridică, printre altele, problema dacă repartitia poate fi modificată și pe trecut, adică pentru perioade expirate. În speța analizată, anulându-se repartitia în luna noiembrie, cu efect retroactiv de la începutul anului, unitatea furnizoare a fost exonerată de răspundere pentru nelivrarea unei părți din produsele contractate. Prin această anulare desființându-se și contractul, unitatea beneficiară a fost lipsită de posibilitatea obținerii penalităților.

Fiind un aspect important al corelației plan-contract, precum și al autogestunii întreprinderilor, reluăm problema enunțată într-un cadru mai larg. Considerăm că, o asemenea abordare este necesară întrucât, corelația plan-contract se integrează în procesul organizării și conducerii planificate a economiei.

O întrebare prealabilă o constituie admisibilitatea modificării repartitiei cu caracter retroactiv. Prin art. 23, alin. 2 din Legea nr. 8/1972 cu privire la dezvoltarea economico-socială planificată a României „Modificările de plan pentru perioade expirate sînt interzise”. Fără să se precizeze în textul legii, dacă întârzierea se referă la perioade anuale sau la orice perioade trecute, rezultă că, în genere, nu se pot modifica actele de planificare cu efect retroactiv. În sprijinul acestei interpretări se pot aduce și alte argumente. În art. 23, alin. 1 se reglementează modificarea prevederilor din planul cincinal, precum și din planul anual — deci și pentru perioade mai scurte de un an — pentru viitor, în cazuri temeinic justificate „în condițiile legii, cu obligația de a se stabili măsurile necesare pentru menținerea proporțiilor, ritmurilor și echilibrului planificat”. Prevederea din alin. 2 al art. 23 din Legea nr. 8/1972, simetric, interzice modificarea pe trecut a aceluiași sarcini de plan. Observăm că modificarea sarcinilor de plan pentru viitor a fost însoțită de „obligația de a se stabili măsurile necesare”. Dacă s-ar putea admite că modificarea pe trecut este interzisă pentru perioade de plan de un an, dar admisă pentru perioade mai scurte de un an, în lipsa unor precizări și limite așa cum se face în art. 23 alin. 1 cînd se are în vedere modificarea pentru viitor, ar însemna să se permită modificări ale actelor de planificare, fără măsuri de preîntîmpinare a unor consecințe negative. Nu ar fi în concordanță cu cerințele promovării răspunderii și disciplinei în economie, al eficienței economice, dacă am considera că în lege ar exista o ipoteză de modificare a planului, și anume pe trecut pentru perioade mai scurte de un an, fără să se prevadă și obligativitatea unor măsuri prin care să se evite apariția unor deficiențe în activitatea unor întreprinderi. Aceste măsuri și limite n-au fost necesare a fi prevăzute, tocmai pentru că legea interzice orice modificare retroactivă a obiectivelor de plan. Mai trebuie arătat că, în sensul art. 21 din Legea nr. 8/1972 prin „perioadă” se înțelege trimestrul al III-lea al anului, adică perioada este echivalentă cu un interval mai scurt de un an. N-ar avea nici o rațiune ca noțiunea de „perioadă” să aibă un anumit sens în art. 21 și alt sens în art. 23, alin. 2 din Legea nr. 8/1972.

Dimcolo de analiza unor texte legale, modificarea repartitiei pentru perioade expirate, cu consecința exonerării de răspundere a unităților furnizoare apare, în principiu, ca o soluție necorespunzătoare exigențelor economice.

Autogestunea economică impune, pe plan juridic, recunoașterea dreptului fiecărei unități economice de a-și desfășura activitatea pe baza planului și bugetului fundamentate și elaborate potrivit legii, precum și dreptul unității de-a obține beneficiile corespunzătoare efortului propriu depus pentru realizarea obiectivelor stabilite. Indicatorul producției nete cere excluderea diminuării rezultatelor fiecărei

colectiv prin neîndeplinirea obligațiilor altor întreprinderi. În situația în care, o unitate prin neîndeplinirea obligațiilor contractuale asumate a diminuat beneficiile pe care putea și trebuia să le obțină unitatea beneficiară, folosirea instrumentelor legale de acoperire a prejudiciilor este o cerință a autogestunii. Desigur, fiecare unitate fiind integrată în sistemul economiei naționale, uneori urmează să suporte o diminuare a patrimoniului său cînd interesele economiei naționale, în mod concret și evident, realmente o cer. Practica ne arată însă că, uneori, organele de conducere modifică sarcinile de plan fără să fie vorba de interesele economiei naționale, ci de compensarea neîndeplinirii planului la o întreprindere cu depășirile realizate de altă unitate. 1)

Noul mecanism economico-financiar impune și un nou mod de conducere a economiei. În acest sens, aprovizionarea tehnico-materială, arată tovarășul Nicolae Ceaușescu, cere „îmbunătățirea activității tuturor organelor de sinteză, care trebuie să răspundă nemijlocit pentru felul în care se realizează planurile în toate sectoarele de activitate și să intervină operativ în soluționarea problemelor ce se ridică.” 2) Aceste cerințe sînt promovate și în legislație, reglementîndu-se instrumente prin care organele de conducere pot să organizeze executarea contractelor, să intervină la timp pentru realizarea deplină a obligațiilor asumate de unitățile subordonate. Printre acestea enumerăm :

— transmiterea sarcinilor de plan sau inițierea altor măsuri dacă o unitate subordonată nu poate asigura executarea contractului (art. 43 din Legea contractelor economice) ;

— obligația ministerelor, centralelor, comitetelor executive ale consiliilor populare de a lua măsuri „pentru contractarea integrală a desfacerii producției și aprovizionării tehnico-materiale, în condițiile legii” (art. 19 din Legea nr. 8/1972) ;

— obligația ministerelor și a altor organe centrale și locale de a lua toate măsurile necesare pentru asigurarea „executării întocmai a obligațiilor asumate de unitățile socialiste prin contracte, de efectuarea unui control riguros al îndeplinirii obligațiilor contractuale de către părți și de stabilirea răspunderii persoanelor vinovate pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a prevederilor din contractele încheiate”.

Se poate reține că, prin lege se promovează rolul activ al organelor de conducere în direcția organizării executării contractelor. De aceea, apare nefundamentată practica de a elibera justificări retroactive pentru neîndeplinirea obligațiilor contractuale, în locul unei intervenții imediate de înlăturare a dificultăților ce împiedică temporar executarea contractelor.

Actele de planificare apar ca acte de drept economic, nefiind doar un ordin adresat unei întreprinderi, ci o măsură de conducere economică, luată pe baza analizei prealabile a tuturor consecințelor. După cum rezultă din unele texte legale, în esență astfel este conceput și actul de modificare a sarcinilor de plan. Cităm în acest sens art. 37 lit. h din Legea nr. 5/1978 — prin care biroul executiv al consiliului oamenilor muncii din întreprindere are atribuția să modifice „în cazuri justificate — sarcinile de plan anuale și trimestriale ale secțiilor, atelierelor și altor unități, de producție cu respectarea nivelului indicatorilor aprobați pe total întreprindere, pe an și trimestre, precum și a obligațiilor rezultate din contractele economice încheiate.”

Pentru evitarea unor anulări a actelor de planificare, în privința unor perioade expirate, se impune în primul rînd, creșterea rolului organelor de conducere în organizarea executării contractelor.

În vederea promovării disciplinei contractuale s-au formulat și soluții noi în practica arbitrală. Astfel : Actul adițional prin care părțile au convenit decalarea termenului de livrare este valabil numai dacă a intervenit înainte de împlinirea termenului contractual inițial. (Decizia P.A.S. nr. 2459/1979). Se consideră că decalarea posterioară a termenului de livrare slăbește disciplina contractuală, constituind un mijloc de acoperire a deficiențelor părților. Raționamentul trebuie extins și în privința modificării repartitiei. Indiferent de punctul de plecare, exonerarea de răs-

pundere pe trecut nu promovează preocuparea pentru asigurarea executării contractelor economice.

Soluțiile recente ale practicii arbitrală subliniază mai mult necesitatea unor măsuri organizatorice în legătură cu modificarea repartițiilor. S-a reținut, în acest sens, că modificându-se repartiția, organele tutelare ale părților au decis să se livreze suplimentar alte produse (Decizia P.A.S. nr. 148/1980). De asemenea, s-a admis că modificarea repartiției se poate realiza numai în aceleași condiții în care s-a emis repartiția inițială, cerindu-se din nou, acordul organelor tutelare ale părților etc., adică cu respectarea aceleiași metodologii (Decizia P.A.S. nr. 321/1980). Altfel, contractul este valabil așa cum a fost încheiat și unitatea furnizoare rămâne obligată să livreze întreaga cantitate (Decizia P.A.S. nr. 43/1980). Admițându-se modificarea repartiției numai cu respectarea metodologiei de emitere a acesteia, se creează posibilitatea aprecierii situației, sub aspectul activității părților și stabilirii măsurilor organizatorice corespunzătoare.

M. PASCU

1. Dezvoltarea economico-socială în profil teritorial — de la concept la realitate — dezbateri în „Era socialistă” nr. 21/1979, pg. 9.

2. Nicolae Ceaușescu, România pe drumul construirii societății socialiste multilateral dezvoltate, vol. 17, Editura politică, București, 1979, pg. 474—475.

Ultimele reglementări în domeniul ambalajelor

Decretul 465/1979 care consacră juridic preocuparea, prioritară pentru momentul economic actual, pentru asigurarea de noi surse de materii prime și materiale, prin recuperarea materialelor refolosibile, conține reglementări extrem de oportune și în ceea ce privește circulația ambalajelor.

Aceasta se explică nu numai prin importanța deosebită a ambalajelor pe plan economic, prin cantitate, care implică un mare consum de materiale, în general deficitare, valoare globală și funcții dar și prin faptul că în domeniul circulației ambalajelor, reutilizarea, respectiv repetabilitatea circuitelor, constituie un factor intrinsec.

Modificările actului normativ menționat mai sus vor opera explicit sau implicit, (prin referire la disp. art. 58 privind abrogarea oricăror dispoziții contrare) afectând o multitudine de aspecte și vizind cu câteva excepții, întreaga categorie a ambalajelor de transport.

Prin art. 28 din D. 465/1979, definindu-se ambalajele pentru circulația mărfurilor care se întrebunțează repetat, drept mijloace de transport, se enumeră exemplificativ câteva tipuri: lăzi, navete, butoaie, sticle, borcane, pe lângă care desigur mai pot fi incluse și altele cum ar fi de pildă stelajele, săniile de lemn, cutiile de tablă sau de mucava, sacii textili etc.

Deși în cuprinsul actului normativ citat mai sus nu se specifică în mod exores, rezultă totuși clar, din diferite formulări (de exemplu art. 31) că reutilizarea ambalajelor se va face numai în sistemul restituirii, fiindcă numai în cadrul acestuia se vor putea asigura și urmări respectarea duratei normale de serviciu a ambalajelor și rotația lor cât mai rapidă.

Ca urmare a prevederilor art. 14 din H.C.M. 2335/1967 privind producția și circulația ambalajelor și art. 31 din Instr. nr. 108/1975 emise de MATMCGFF, așa cum au fost modificate prin Ord. MACF/1976 trebuie considerate ca fiind modificate, iar art. 44—56 din Instr. citate mai sus, abrogate, întrucât se referă la reglementarea circulației ambalajelor în sistemul vânzării-cumpărării.

O excepție de la generalizarea sistemului restituirii, o constituie ambalajele din import, a celor provenite de la mărfurile destinate exportului precum și de la produsele din rezerva de stat, situație în care își mențin aplicabilitatea prevederile art. 67—74 din instrucțiuni (în afară de

dispozițiile care se referă la valorificarea ambalajelor ce trebuie înlocuite cu disp. art. 30 lit. c din D. 465/1979).

Prin generalizarea sistemului restituirii, ca unic regim de realizare a refolosirii ambalajelor, nu se mențin însă în vigoare, în mod automat toate prevederile din instrucțiuni operante în acest sistem.

Astfel dacă potrivit art. 33 din Instrucțiuni restituirea ambalajelor se face în cotele prevăzute în anexele 1 și 5 (cu excepția ambalajelor mijloace fixe care se restituie 100%) a căror depășire este facultativă, interpretarea corectă a prevederilor Cap. V din 465/1979 duce la concluzia că nu se mai justifică stabilirea de cote și că restituirea ambalajelor se va face în totalitate (un punct de vedere similar a adoptat în acest sens și practica arbitrală mai veche — Dec. PAS 594/1964 — condiționând însă posibilitatea restituirii peste cotele legale de existența acordului părților). Practica arbitrală mai nouă, contrară — Dec. PAS 3484/1978 — nu mai poate fi luată în considerare.

Restituirea ambalajelor, așa cum rezultă din însăși finalitatea D. 465/1979 trebuie să se facă în natură, iar nu prin echivalentul lor bănesc (Dec. PAS 2374/1957) și numai în tipul de ambalaj expediat de furnizor cu marfă (în acest sens practica arbitrală mai veche — Hot. Arb. Stat Central 5673/1960 citată de V. Atanasiu în lucrarea „Obligația de restituire a ambalajelor” urmează a fi menținută).

Aici s-ar putea pune problema dacă beneficiara mărfurilor ambalate ar putea fi autorizată să restituie peste cota de 100%, bineînțeles din același tip.

Opinăm că o depășire, la restituirea ambalajelor, a numărului de ambalaje efectiv primite cu marfă, este posibilă, dar numai cu acordul anticipat al furnizorului de marfă ambalată, dacă și ambalajele supranumerare au fost livrate tot de furnizorul respectiv și dacă sînt necesare acestuia, deocare în acest fel mărindu-se cantitatea de ambalaje refolosibile s-ar evita introducerea în circuit a unor ambalaje noi.

Art. 33 din H.C.M. 2335/1967 prevede că ambalajele se restituie condiționate, fixind această obligație în sarcina beneficiarului de marfă chiar dacă pentru aceasta se prevedea posibilitatea reținerii unui procent de 20% din cota valorică de decontare, cu acordul furnizorului de marfă expediată cu ambalajele respective (conform art. 41 din Instr.).

Prin art. 30 lit. a din Decret întreținerea ambalajelor pe toată durata normată de serviciu precum și repararea, în vederea refolosirii, a ambalajelor deteriorate, după împlinirea duratei de serviciu și a numărului de cicluri de utilizare normată constituie o sarcină (comună) a unităților socialiste, fără a se face distincție între furnizori și beneficiari.

Prin prisma celor de mai sus nu se mai justifică practica arbitrală recentă (Dec. PAS 1289/1979) potrivit căreia unitatea furnizoare care a pus în circulație ambalaje deteriorate nu este îndreptățită să pretindă penalități pentru nerestituirea în termen a ambalajelor respective (decît dacă depășirea termenului s-a datorat efectuării reparației).

Ce se întâmplă totuși în situația în care furnizoarea refuză în mod nejustificat să primească ambalajele restituite de beneficiară (cu motivarea bunăoară că acestea ar fi deteriorate, deși obligația recondiționării acestora li încumbă, așa cum s-a văzut în egală măsură) ?

Răspunsul practicii arbitrale, care-și păstrează actualitatea, este, (fundamentîndu-se pe disp. art. 85 din Instr.) că în această situație se impune aplicarea penalităților pentru nerestituirea în termen a ambalajelor, soluția justificîndu-se, deoarece în acest fel se asigură respectarea ciclului normat (Dec. PAS 1443/1978). Dealtfel potrivit art. 31 din Decret unitățile furnizoare sînt obligate să primească ambalajele.

Obligația de restituire nu se consideră îndeplinită, dacă expedierea ambalajelor restituite s-a făcut de beneficiara mărfurilor ambalate la o altă adresă decît cea stabilită în contract (Dec. PAS 2228/1978).

În conformitate cu disp. art. 31 al. ult. din Decret, unitățile beneficiare de mărfuri ambalate sînt obligate să restituie în termen ambalajele primite.

Pînă la stabilirea de noi termene, urmează a fi avute în vedere termenele prevăzute de art. 33 din Instr. (care

incep să curgă la 15 ale lunii pentru mărfurile primite în prima jumătate a lunii și de la 30 ale lunii pentru cele primite în a doua jumătate a lunii), conform anexei 1 la Instr.

În caz de nerespectare a acestor termene sînt aplicabile penalitățile prevăzute de art. 47 pct. 1 lit. c din Legea contractelor economice așa cum a fost modificată prin L. 3/1979.

Așa cum s-a stabilit de practica arbitrală (Dec. PAS 2072/1978) cuantumul penalităților de întârziere în restituirea ambalajelor nu este planificat, ele curgînd pînă la data îndeplinirii obligației de restituire în natură a ambalajelor, astfel că expirarea anului de plan nu marchează momentul de la care nu se mai datorează penalitățile respective.

Conform unei practici arbitrale mai vechi, dar care și menține actualitatea (Dec. PAS 295/1966 citată de V. Atanasiu) termenul de restituire a ambalajelor nu este un termen procedural.

Potrivit unei alte decizii a PAS (776/1958) desfacerea lentă a produselor nu constituie prin ea însăși un factor exonerator de răspundere pentru întârzierea restituirii ambalajelor.

În ceea ce privește dreptul la acțiune referitor la lipsurile cantitative ce se reclamă în legătură cu ambalajele restituite s-a apreciat că nefiind vorba de transferul dreptului de proprietate asupra ambalajelor, sînt aplicabile prevederile art. 3 din D. 167/1958, iar nu disp. art. 4 lit. a din același decret (Dec. PAS 506/28.09.1969).

Una din problemele cele mai importante o constituie menținerea calității ambalajelor pe întreaga durată a ciclurilor normale și organizarea verificării acesteia la cele două puncte de control prestabilite și anume la livrarea lor cu marfă de către furnizori și la restituirea lor, goale, de către beneficiarii mărfii.

Menținerea calității ambalajelor trebuie asigurată la un nivel minimal, care să garanteze integritatea mărfurilor pe timpul transportului, exprimat prin criteriile stabilite de anexa 5 la Instr. ce rămîn aplicabile în continuare, prin prisma art. 28 al. 1 din decret, fiind atestată de actele încheiate în conformitate cu prevederile regulamentului aprobat prin HCM 941/1959 (la care face trimitere expresă art. 40 din Instr.).

Actele de constatare consemnînd lipsuri calitative trebuie încheiate în condiții edificatoare în a stabili atît natura lipsei prin referire la criteriile prevăzute în anexa 5 din Instr. cît și cui îi revine răspunderea pentru pierderea calității ambalajelor respective, fiind necesar pentru aceasta ca verificarea să se facă în momentul primirii mărfurilor ambalate ori a ambalajelor goale de la cîrăuș, pentru a se elimina eventuala răspundere a primitivului expediției.

Prin prisma art. 29 din Instr. care și accentuează actualitatea, deprecierea ambalajelor, dacă nu afectează însăși structura acestora făcîndu-le să-și piardă identitatea de mijloc de transport și nici capacitatea de a proteja marfa pe timpul transportului, nu justifică refuzul de primire a lor, nici de către beneficiară (față de care operează și prezumția că ambalajele dacă au asigurat integritatea mărfurilor ambalate pe timpul transportului la beneficiar au fost totuși corespunzătoare) și nici de către furnizor, deoarece așa cum s-a mai arătat, potrivit art. 30, din decret unitățile socialiste (ceea ce înseamnă atît furnizoarea de mărfuri ambalate cît și beneficiara) sînt obligate să asigure întreținerea (care implică și recondiționarea) ambalajelor, conservîndu-le funcționalitatea.

Ceea ce trebuie să se rețină este că indiferent care din unitățile implicate în circuitul ambalajelor, constată starea necorespunzătoare a acestora, trebuie să procedeze la recondiționarea lor pentru a fi repuse în circulație, nu numai în cazul ambalajelor care nu au îndeplinit durata de serviciu și a ciclurilor normale (pentru care art. 28 al. penultim din decret interzice în mod expres scoaterea lor din circuitul economic) dar și în cazul ambalajelor, care după îndeplinirea numărului de cicluri de utilizare normală, pot fi refolosite (art. 30 lit. b din decret) extinzîndu-se în acest fel pentru toate categoriile de ambalaje de transport, regimul stabilit pentru palete (art. 61 din instrucțiuni).

Odată stabilit acest principiu, problema se mută în sfera localizării cheltuielilor de recondiționare și de întreținere a ambalajelor.

Conform art. 12 din HCM 2335/1967 cheltuielile de recuperare și recondiționare precum și uzura se suportă de beneficiarii de mărfuri.

Pe de altă parte potrivit art. 41 din Instr. beneficiarul de mărfuri poate conveni cu furnizorul, ca ambalajele constatate necorespunzătoare calitativ să fie recondiționate în contul și pe cheltuiala furnizorului, reținînd în acest sens 20% din cota valorică de decontare.

Se deduce din cele de mai sus că beneficiarul urmează să suporte numai cheltuielile de recondiționare a ambalajelor la care pierderea de calitate s-a datorat uzurii, ori riscului normal, sau culpei proprii a beneficiarului ori a cîrăușului (motivul de fapt că potrivit art. 85/3 din Reg. CFR/1929, împotriva organizației de transport numai beneficiarul în calitate sa de destinatar ar avea vocație procesuală).

În cazul în care culpa pentru deteriorarea ambalajelor aparține furnizorului, costul recondiționării ambalajelor urmează a fi suportat de acesta, fie direct prin efectuarea reparării ambalajelor respective, fie indirect, prin decontarea cheltuielilor de reparație efectuată de beneficiar (care ținînd seama de natura și întinderea reparației, poate depăși, credem, cota de 20% prevăzută de art. 41 din Instr.).

O altă problemă deosebit de importantă, la care răspunsul decretului este diferit de cel al instrucțiunilor este aceea a valorificării materialelor rezultate din desafectarea ambalajelor.

Astfel în locul prevederilor art. 41 din Instr., care pentru procedura valorificării ambalajelor necorespunzătoare făcea trimitere la metodologia privind scoaterea din activ a obiectelor de inventar ajunse la limita de folosință, decretul, prin art. 30 lit. c, are în vedere măsurile stabilite de propria-i reglementare (art. 21).

Ca urmare o serie de dispoziții din H.C.M. 2335/1967 (art. 14 și 15) ori din Instr. (art. 72, 76, 78, 80, 81) și-au pierdut aplicabilitatea.

În ceea ce privește facturarea și decontarea ambalajelor ce se livrează cu marfă și se restituie goale, decretul neavînd reglementări, sînt aplicabile în continuare prevederile Instr. (art. 39).

Pentru întârzierea decontării cotelor valorice nu se pot calcula, prințea și percepe penalitățile prevăzute de art. 47 (5) din Legea contractelor economice, întrucît în cazul ambalajelor ce se restituie, obiectul decontării nu îl constituie prețul, nefiind vorba de un transfer de proprietate. Referitor la circulația propriu-zisă a ambalajelor decretul prevede (art. 31) ca expedierea ambalajelor să se facă în relații de transport optimizate, urmărindu-se reducerea manipulărilor și eliminarea verigilor intermediare.

Se poate deci conchide că Decretul 455/1979 a edificat un mecanism cu mare putere de acțiune pentru creșterea eficienței în utilizarea ambalajelor, prin menținerea calității acestora în toată perioada de folosire normală și chiar după împlinirea acestei perioade și prin sporirea vitezei de circulație, asigurîndu-se totodată un regim rațional de valorificare a materialelor rezultate din desfacerea ambalajelor.

Paul MIHĂILESCU

Completarea cuprinsului contractelor economice

În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 71/1969, modificată și completată prin Legea nr. 3/1979, „în cazul unor produse pentru care, la data contractării, nu sînt precizate sortimentele, tipurile, dimensiunile sau alte caracteristici necesare executării obligațiilor asumate, părțile vor prevedea termenele de prezentare a acestora, care nu vor putea depăși șase luni înainte de data livrării”.

Aceste dispoziții legale permit, deci, completarea contractului la o dată ulterioară încheierii lui, în așa fel încît să constituie un instrument real și eficient de îndeplinire a sarcinii de plan.

Termenul limită în care trebuie realizată completarea contractului este, așa cum s-a văzut, de 6 luni. Ca atare, unitățile socialiste pot stabili termene mai scurte, dar nu mai lungi decât cel prevăzut de lege. În cazul nesocotirii acestei interdicții, considerăm că termenul mai lung convenit de către părți este înlocuit de drept cu termenul limită de 6 luni stabilit pe cale normativă.

Respectarea termenelor la care ne referim este asigurată și prin dispozițiile art. 47 lit. b din aceeași lege care sancționează prin plata de penalități întârzierea în „prezentarea la termenele stabilite în contract a specificațiilor ori a detaliilor necesare executării contractului”.

Este evident că dreptul la aceste penalități se naște odată cu depășirea termenelor de prezentare stabilite, iar nu pe data nerespectării termenelor de livrare datorită neprezentării specificațiilor ori a detaliilor necesare executării produselor contractate. La aceeași dată începe să curgă și termenul de prescripție prevăzut de art. 4 lit. b din Decretul nr. 167/1958.

Art. 17 din Legea nr. 71/1969 mai prevede că „pentru mașinile, utilajele și instalațiile cu o durată mai mare a ciclului de fabricație, documentațiile tehnice și comenzile se vor preda de către beneficiari în cadrul termenelor prevăzute în anexă, care face parte integrantă din prezenta lege”.

Nici de această dată nu vor putea părțile să stabilească, în mod valabil, termenele de predare cu încălcarea dispozițiilor normative, iar în cazul nepredării la termen a documentațiilor tehnice se datorează, de asemenea, penalități.

În cazurile la care ne-am referit, penalitățile se calculează la prețul produselor, lucrărilor sau prestațiilor, care nu au putut fi executate datorită neprezentării specificațiilor ori detaliilor sau din cauza nepredării documentației tehnice la termen.

Menționăm că și în perioada anterioară modificării Legii nr. 71/1969, era posibilă completarea cuprinsului contractului în cadrul stabilit chiar de către părțile contractante în acest scop.

Astfel, prin hotărârea nr. 2097/1979, Arbitrajul de Stat Central, s-a pronunțat, printre altele, și asupra neînțelegerilor dintre părți referitoare la scadența obligațiilor de livrare.

Sustinerea piritei-furnizoare, în sensul că obligațiile sale de livrare au fost trimestriale, iar nu lunare, a fost înlăturată cu motivarea că prin pct. 3 al contractului încheiat între părți s-a prevăzut că reclamanta — beneficiară va întocmi și trimite piritei-furnizoare desfășurătoare de livrare.

Asemenea desfășurătoare au fost comunicate din timp, iar în cuprinsul lor s-au făcut eșalonări lunare cu mențiunea că ele fac parte integrantă din contract.

„Pirita nu a formulat nici o obiecțiune la acest desfășurător — reținut arbitrajul — și ca atare, răspunderea sa urmează să fie angajată în raport de termenele de livrare lunare”.

În legătură cu această rezolvare, primul arbitru de stat, prin Decizia nr. 1844/1979, a reținut următoarele: „Întrucit unitatea pirită nu a formulat nici o obiecțiune la desfășurătorul lunar trimis de beneficiara reclamantă înseamnă că a fost acceptat ca atare, astfel încât răspunderea furnizoarei pirite a putut fi angajată în raport de termenele de livrare lunare”.

Desigur că, în condițiile legislației economice actualmente în vigoare, unitățile socialiste sînt îndatorate să încheie, de la început, contracte economice avînd conținutul complet. Posibilitatea completării ulterioare a cuprinsului acestor contracte este prevăzută, pentru cazurile la care s-a făcut referire, chiar prin dispozițiile Legii nr. 71/1969. Acesta nu înseamnă însă — în opinia noastră — că părțile nu ar putea proceda și în alte situații la completarea contractului prin acordul lor de voință. Intemeiul această părere pe necesitatea conținutului complet al contractelor economice, necesitate care nu mai trebuie demonstrată.

I. ICZKOVITS

Modificarea și încetarea contractelor economice

Potrivit art. 28 din Legea nr. 71/1969 modificarea sau denunțarea unilaterală a contractului economic este interzisă, iar modificarea contractului prin acordul părților nu se poate face dacă aceasta privește elemente cuprinse în balanțele materiale în repartiții.

Această ultimă prevedere legală, deși se referă în mod explicit numai la modificarea unui contract economic, este evident că se aplică și în cazul încetării acestuia. Nu este de conceput ca un contract economic să înceteze prin acordul părților atît timp cît subsistă actul de planificare ce a stat la baza încheierii acestuia. Orice altă opinie este contrară principiilor fundamentale și esențiale care guvernează materia contractelor economice și corelației specifice existentă între plan și contract.

De pildă, un contract încheiat în trim. IV dintr-un an în baza unui act de planificare, cu termen de valabilitate pînă la finele anului, nu poate fi modificat sau denunțat unilateral prin voința unei părți. Dar, acest contract nu poate fi modificat și nici nu poate înceta prin acordul părților, atît timp cît continuă să ființeze actul de planificare în baza căruia a luat naștere raportul juridic. În cazul în care totuși părțile, procedînd în mod nelegal, încheie un act adițional prin care modifică contractul inițial stabilind termene de livrare în alt an de plan decât cele prevăzute în repartiție, trebuie să considerăm că acordul lor de voință este insuficient și ineficient. Actul adițional prin care se modifică termenele de livrare stabilite în actul de repartizare este nul de drept și nu poate produce efecte juridice, clauzele respective înlocuindu-se de drept cu elementele din actul de repartizare.

Drept consecință, un asemenea act adițional luat ca atare — **ut singuli** — nu poate constitui temei pentru obligarea unei unități socialiste la plata de penalități.

În cazul în care ulterior încheierii actului adițional se modifică și actul de planificare, stabilindu-se aceleași termene de livrare, actul adițional se validează, întrucît este conform repartițiilor. Dar existînd o modificare a repartiției și deci concordanță între plan și contract, nici o unitate nu poate fi obligată la plata de penalități dacă prestațiile se execută potrivit noilor termene prevăzute în repartiție și în actul adițional.

În cele de mai sus își va afla răspunsul solicitat Unitatea Prefabricate Progresul, Șos. Giurgiului nr. 5, Jilava.

J. COSTIN

comerț exterior

Garantarea obligațiilor contractuale internaționale

Prin Legea 1/1971, privind activitatea de comerț exterior și cooperarea economică internațională, se prevede că raporturile contractuale cu partenerii externi se stabilesc sub formă scrisă, cu respectarea condițiilor de validitate a convențiilor, luîndu-se toate garanțiile necesare, iar prin legea finanțelor nr. 9/1972, se prevede obligația întreprinderilor de comerț exterior, de a înscrie în contractele externe (de export-import, cooperare economică internațională, turism, prestări de servicii, transporturi și expediții internaționale) garanții ferme, modalități de plată și de credit, care să asigure încasarea integrală și la termen a tuturor drepturilor în valută și realizarea obligațiilor asumate.

Finalitatea urmărită în executarea contractelor economice internaționale, este deci precisă și ea poate fi sintetizată astfel: în calitate de furnizor, încasarea prețului prestațiilor efectuate; în calitate de beneficiar, realizarea întocmai

a obiectului (primirea mărfurilor, prestarea serviciilor, punerea la dispoziție a utilajelor închiriate, transferul de tehnologii etc.).

Intrucât drepturilor uneia dintre părți li corespund obligațiile asumate de cealaltă parte, studiul și cunoașterea fiecăreia dintre acestea, conturează o imagine a aspectelor specifice ale contractului de comerț exterior și în același timp dă posibilitatea analizării unor riscuri probabile pe parcursul derulării operațiunilor și găsirii căilor de înlăturare a consecințelor negative pe care le pot declanșa acestea.

Luind ca punct de plecare, legislația civilă și comercială română, dreptul uniform al vânzării internaționale și condițiile generale de livrare CAER 1968/1975, predarea lucrului vândut, constituie nu numai obligația vânzătorului, dar este cea mai importantă operație în cadrul vânzării, operație de care sînt legate, transferul proprietății, riscurile, cheltuielile de expediție-transport etc. Predarea constă în remiterea lucrului, cu garantarea cantității, calității și funcționalității.

Cumpărătorului îi revin două obligații principale și anume plata prețului și luarea în primire a lucrului cumpărat.

În baza raporturilor juridice convenite între părți, creditorul poate pretinde debitorului executarea întocmai și la termen a obligațiilor asumate. În situația neîndeplinirii acestora, creditorul poate apela la executarea silită a bunurilor mobile și imobile ale debitorului, dacă nu a luat măsura preconstituirii altor garanții sigure și cu executare imediată.

Pentru evitarea riscului insolvenței debitorului, creditorul îi poate pretinde acestuia, unele garanții specifice în contractele de vânzare internațională.

În perioada postbelică, în urma avântului înregistrat de progresul tehnic și economic garanțiile au căpătat forme specializate, legate în principal de garanțiile personale și îndeosebi de cele la care participă și o bancă.

Pentru acoperirea și garantarea drepturilor lor partenerii de contract, cer și obțin garanții, în cele mai frecvente dintre cazuri din contractele de vânzare-cumpărare, antrepriză, construcții-montaj, licitații etc., de tipul garanțiilor personale, scrisori de garanție bancară sau de efecte de comerț (cambii, și bilete la ordin, avalizate de bănci sau instituții de finanțare), precum și garanții prin ipotecă.

Scrisorile de garanție bancare, deși nereglementate prin lege, sînt în general, garanții personale, solide, ce conțin obligații ferme de plată (în cazul cînd debitorul principal nu își execută obligația) independente și abstracte de relația fundamentală (contractele de forme și tipuri diferite).

Prin scrisorile de garanție, banca se obligă să garanteze pe clientul său, debitor, pentru executarea unor obligații asumate printr-un contract, față de beneficiarul obligației din contract. Dacă debitorul garantat nu-și îndeplinește obligația asumată prin contractul extern banca urmează să-i plătească beneficiarului scrisorii de garanție bancară, suma înscrisă în aceasta, la prima cerere și fără excepțiile beneficiarului, de discuțiune și diviziune.

Sumele plătite sînt recuperate apol de bancă, printr-o acțiune în regres de la garantat.

Scrisoarea de garanție bancară este un contract consensual și cu caracter oneros.

Cele mai frecvente obligații garantate prin scrisorile de garanție bancare sînt: restituirea avansului acordat; buna executare; executarea la termen; participarea la licitație și încheierea de contracte în condițiile ofertei, în caz de adjudecare.

De o importanță deosebită, în evitarea riscului privind vânzările internaționale pe credit ce își au originea în factorul timp, cînd plata este amînată, iar o serie de evenimente previzibile, dar uneori de neînlăturat, cum ar fi fluctuațiile valutare, creșterea prețurilor datorită inflației, deci eroziunea capitalului, declararea în stare de faliment a cumpărătorului etc., este garantarea plății prin aval bancar.

Titlurile de credit, printre care cambia și biletul la ordin, sînt documente ce amîna plata în timp. Ele reprezintă instrumente de credit, și sînt negociabile și abstracte față de cauza originară (contractul care le-a dat naștere).

În condițiile livrării pe credit, plata prețului la un termen viitor de către cumpărător se face pe bază de cambie acceptată și avalizată de o bancă garantă.

Garantarea obligațiilor contractuale, se poate realiza și prin asigurarea mărfurilor supuse transportului în ceea ce privește accidentele, incendiile, furtunile, naufragiile etc.

În condițiile în care schimburile economice internaționale se desfășoară sub ampreta fluctuațiilor valutare, a scumpirii continue a prețurilor materiilor prime, a manoperei, instabilitatea economică a pieței capitaliste fiind o trăsătură caracteristică a zilelor noastre, se impune luarea tuturor măsurilor pentru asigurarea garantării obligațiilor contractuale și prevenirea riscurilor legate de bonitatea partenerului, executarea obligațiilor contractuale, plata prețului la termen.

Lucrătorii din domeniul comerțului exterior și cooperării economice internaționale, trebuie să aibă permanent în vedere evitarea riscului, ca element care poate provoca o pagubă și să ia măsurile de evitare a acestora încă din faza precontractuală, în scopul unei derulări eficiente a tranzacțiilor internaționale.

Riscurile previzibile în faza precontractuală, care pot fi evitate, sau substanțial atenuate prin clauze contractuale, sînt: în cadrul licitațiilor, riscul de neîncheiere a contractelor după adjudecarea licitației; riscul decurgînd din modul de formulare a condițiilor de calitate, cantitate și expediere; riscurile decurgînd din condițiile și modalitățile de plată a prețului.

Riscurile pentru neplata prețului de către cumpărător, pot fi survolate prin punerea în executare a garanțiilor constituite, garanții bancare, garanții date prin cambii avalizate, prin ipotecă, participarea la masa credală în cazul de faliment al partenerilor comerciali.

Iată de ce este nevoie ca folosind mijloacele puse la dispoziție de lege și de uzanțele comerciale internaționale, să fie luate toate măsurile de garanție necesare îndeplinirii în bune condițiuni a obligațiilor contractuale, pentru evitarea riscurilor și pentru realizarea unor operații de comerț exterior eficiente, în conformitate cu documentele de partid și de stat

Este de menționat în mod expres că pentru unitățile cu activitate de comerț exterior și cooperare economică internațională, alegerea garanțiilor este o problemă de cunoaștere practică a legislației țării unde se dă garanția, aceasta neavînd în mod obișnuit același regim juridic cu al contractului. De exemplu, scrisoarea de garanție bancară și cambia avalizată sînt abstracte și de sine stătătoare, fiind oferite de băncile locale ale debitorului și de foarte multe ori confirmate de o altă bancă.

Pentru a evidenția și mai bine cele spuse, vom începe să dăm cîteva exemple practice. În cazul antrepozitelor din R. F. Germania s-a garantat executarea unor lucrări prin scrisori de garanție bancare, date de bănci din R. F. Germania; ca urmare, punerea acestora în executare s-a cerut față de banca germană, fără acțiunii la organele de arbitraj. La fel, cambiiile avalizate de bănci nigeriene, neplătite, au fost puse în acțiune în fața instanțelor nigeriene, pe calea acțiunii cambiale, fără a se angaja judecarea de fond a obligației contractuale.

Un al trellea exemplu se va referi la concesiunea vânzării de mașini pe piața Ciprului. S-a oferit drept garanție, o ipotecă pe un teren, ipotecă de rangul doi, adică, pentru o sumă, era deja constituită o altă ipotecă, unui alt creditor, ce avea deci o ipotecă de gradul unu. Ipoteca nu a fost acceptată, și s-a cerut o garanție bancară, consolidată, care să poată fi încasată la prima cerere a beneficiarului, fapt ce, în final, s-a realizat.

Întrebări și răspunsuri

● **CONSTANTIN STĂNESCU, Ploiești** — Promovarea într-o categorie superioară este condiționată de trecerea a 6 luni de la majorarea cu caracter general a retribuției. Această condiție se cere exclusiv în cazul trecerii în trepte sau în gradații superioare.

● **EMERIC CSATO, DAN NICOLAE, Miercurea Ciuc** — În atribuțiile-cadru pentru compartimentele din cooperative aprobate prin Decizia nr. 4/7.IV.1978 a Comitetului executiv UCECOM — pe baza cărora cooperativele și-au întocmit regulamentele de organizare și funcționare — se prevede la compartimentul control tehnic de calitate, pct. 12, că acest compartiment face propuneri conducerii cooperativei, motivate temeinic, de împutări conform normativelor în vigoare cu privire la calitate. De asemenea, la art. 44 din Legea nr. 7/1977 a calității produselor și serviciilor se prevede obligația celor care exercită controlul tehnic al calității de a sesiza șeful ierarhic privind calitatea și de a propune măsurile necesare. Conducerea cooperativei „Oltul” având deci competența să emită decizii de imputare, nota compartimentului CTC adresată direct biroului organizarea și normarea muncii nu putea să determine reducerea unor retribuții.

În cazul producerii de rebuturi, cooperativa trebuie să aplice prevederile art. 11 din regulamentul de ordine interioară, aprobat prin Decizia Biroului Comitetului Executiv al UCECOM nr. 465/22.XII.1970, precum și ale art. 72—74 din Legea calității produselor, nr. 7/1977, în care se arată cine și cum răspunde în cazurile de abateri de la normele de calitate, precum și modul de retribuire a executanților. Legea nr. 7/1977 prevede la art. 78 că răspunderea pentru provocarea de rebuturi sau produse declasate nu atrage și aplicarea, pentru aceleași fapte, a diminuării retribuției potrivit Legii retribuțiilor. În cazul în care nu s-au produs rebuturi, iar unele deficiențe de calitate nu împiedică livrarea produselor sau vânzarea lor, în scopul eliminării unui mod necorespunzător de muncă, precum și pentru întărirea spiritului de răspundere, conducerea cooperativei poate să aplice — conform art. 42 din Legea retribuțiilor — diminuări pentru nerealizarea sarcinilor de muncă. Întrucât și respectarea calității la produsele și lucrările executate face parte din sarcinile proprii de muncă.

Pentru pretenții bănești de la unități, persoanele încadrate în muncă pot acționa în condițiile art. 176 din Codul muncii, iar unitățile au obligația prevăzută în art. 111 din același cod, respectiv art. 85 și art. 42 din Hotărârea nr. 5/1974 a Consiliului UCECOM. Potrivit art. 209 din Legea nr. 57/1974, în afara organelor împuternicite prin

lege, fiecare în limitele competenței sale, nimeni nu are dreptul să modifice sau să completeze reglementările privind elementele sistemului de retribuire. De asemenea, conform Decretului nr. 204/3.VII.1976 al Consiliului de Stat, interpretarea general obligatorie a legilor și decretelor se face de către Marea Adunare Națională sau de către Consiliul de Miniștri, iar actele prin care se dau interpretări cu caracter general, cu încălcarea prevederilor acestui decret, sînt nule de drept.

● **L. MIRCEA, AXENTE SEVER, Sibiu** — Pentru toate sortimentele de vinuri și băuturi alcoolice în stare vîrșată ce se livrează de I.A.S. la unitățile comerciale sau industriale se aplică prevederile Ordinului M.C.I. nr. 11530/1960 și respectiv ale H.C.M. nr. 948/1962 prin care sînt stabilite bonificații ce se acordă de furnizori la aceste livrări de produse. În consecință, prețurile de producție stabilite ca urmare a prevederilor Decretului nr. 5/1975 se diminuează cu valoarea acestor bonificații.

● **UNITATEA FORESTIERĂ DE EXPLOATARE ȘI TRANSPORT, Cîmpeni** — În legătură cu solicitarea dv. cu privire la confecționarea de oglinzi și sticlă pentru producția de mobilă vă comunicăm că prin stail se înțelege șlefuirea marginilor după șlefuirea locului unde geamul a fost tăiat. Sînt 3 feluri de șlefuiți: cant, zăm — scos muchia, faleză — subțierea marginii. Condițiile în care se aplică tariful sînt în funcție de operațiile efectuate la confecționarea oglinzilor și a geamurilor. Acestea au o anumită șlefuire pentru oglinzile și geamurile înrămate și altă șlefuire pentru cele neînramate.

● **SIMION IANOSOL, Lugoj** — Normativele în vigoare permit decontarea unui singur transport dus-întors în localitatea unde un om al muncii a fost trimis în delegație.

● **EVA NĂDĂRUȘ — Baia Mare** întrebă dacă pensia de urmaș se însumează la cîștigul total familiar în vederea calculării chiriei. Răspunsul este afirmativ. Potrivit Legii nr. 5/1973, în vederea stabilirii chiriei se iau în calcul toate cîștigurile realizate de membrii familiei, inclusiv pensiile.

● **VASILE HRINCU — contabil șef, Cooperativa de consum Agnita** întrebă dacă o unitate direct beneficiară în cazul unei livrări prin tranzit organizat are sau nu acțiune împotriva furnizorilor efectiv cu care însă nu se află în raporturi contractuale. Deși cooperativa de consum nu are calitatea de parte contractantă într-un contract economic cu unitatea producătoare (furnizoare efectivă), ci numai

cu veriga intermediară (ICRA, ICRAL etc.), pentru a se evita chemarea în garanție sau o acțiune în regres, este recomandabil a formula acțiunea în pretenții cu privire la penalități atît împotriva verigii intermediare cît și a unității producătoare. Arbitrajul va constata care dintre cele două unități pîrte de dv. este în culpă și o va obliga la penalități și eventual la daune.

● **KERESȚES IOSIF — Cherestur, jud. Timiș**, solicită unele lămuriri în legătură cu perfectarea contractului economic și cu aplicarea de penalități. Răspundem la întrebările dv. în ordinea în care au fost formulate. Faptul că beneficiarul nu emite comanda în termenul legal de la primirea repartiției, nu poate împiedica pe furnizor de a-și îndeplini o obligație legală, întocmind-și expediind proiectul de contract pentru semnare. Dacă beneficiarul nu restituie proiectul de contract semnat cu sau fără obiecțiuni, furnizorul este dator a sesiza organul competent pentru refuz de contractare. Pentru livrările neexecutate sau executate cu întîrziere, dar înainte de data perfectării contractului nu se datorează penalități, deoarece acestea își au temeiul în contract.

● **VASILE MIRCEA, Brașov**, solicită unele lămuriri în legătură cu stabilirea chiriilor și calculul veniturilor realizate de membrii de familie. Vă arătăm că toate unitățile socialiste, inclusiv ICRAL au primit de la Ministerul Finanțelor, norme metodologice și instrucțiuni cu privire la calcularea veniturilor realizate de oamenii muncii în vederea stabilirii chiriei. Sîntem conștienți că și ICRAL Brașov este în posesia acestor instrucțiuni pe care le cunoaște și serviciul financiar din unitatea în care sînteți încadrat. Unitățile au obligația de a le respecta. Dacă veți constata încălcarea lor, sesizați conducerile unităților respective.

● **ION OPRITĂ — contabil șef O.G.A., Vrancea**, solicită lămuriri cu privire la retribuirea orelor suplimentare. Pentru ca munca să poată fi prestată pînă la 120 ore pe an de persoană, peste durata normală, este necesară aprobarea prealabilă a șefilor, celorlalte organe centrale sau locale a administrației de stat, cu acordul uniunilor sindicatelor de ramură, potrivit art. 119 din Codul muncii. Orelor suplimentare prestate, necorespunzătoare cu timp liber corespunzător se retribuește: cu 50% din retribuția tarifară de încadrare pentru primele două ore de depășire a duratei normale a zilei de lucru și cu 100% pentru orele ce depășesc primele două ore și pentru munca prestată în zilele de repaus săptămînal, zilele de sîrbătoare legală etc. Retribuirea nu se poate face, dacă nu există aprobarea prealabilă a organelor prevăzute de art. 119 din Codul muncii. Dacă totuși persoanele în cauză au prestat ore suplimentare fără a exista aprobarea prealabilă și au fost retribuite, sumele respective nu se vor recupera de la cei ce au pres-

tat munca, ci se vor imputa celor ce au dispus plata cu încălcarea dispozițiilor legale imperative (în acest sens a statuat în mod constant Tribunalul Suprem, secția civilă, cităm numai deciziile nr. 384/1967 în C.D. 1967 p. 211 și nr. 31/1968 în C.D. 1968 p. 140).

● **IOAN BUCIU — Ploiești**, întreabă dacă poate pretinde penalități de la întreprinderea constructoare dacă aceasta a depășit termenul de executare a apartamentului proprietate personală. În conformitate cu dispozițiile art. 16 din H.C.M. nr. 880/1975, în cazul nepredării locuinței la termenul înscris în contractul de construire, unitatea contractantă datorează, pe fiecare zi de întârziere, o penalitate calculată la prețul locuinței prevăzută în contract astfel: de 0,03% pentru zilele din primele 2 luni de depășire; de 0,04% pentru zilele din luna a 3-a de depășire și 0,05% pentru zilele de întârziere care depășesc 3 luni. Suma penalității se virează de către unitatea contractantă în contul ratelor curente de împrumut acordate beneficiarului de locuință.

● **SZABO ENDRE — Tirgu Mureș**, solicită unele lămuriri cu privire la sumele ce se includ în venitul lunar al membrilor de familie, luat în calcul pentru stabilirea chiriei. Așa cum am arătat mai sus în amanunt (vezi răspunsul dat tov. Mircea Vasile, Brașov), toate unitățile socialiste solicită și eliberează adevărurile de venit lunar potrivit normelor stabilite de Ministerul Finanțelor. Elementele de venit care nu sînt prevăzute în aceste norme sînt considerate variabile sau întîmplătoare ori realizate în astfel de condiții încît nu se includ în venitul lunar prevăzut de Legea nr. 5/1973.

● **PALL MARIA — Miercurea Ciuc** — solicită lămuriri cu privire la diferența de preț a energiei termice în funcție de combustibilul utilizat. Calculul făcut de I.J.C.L.C. Miercurea Ciuc este legal și corect, diferențele provin din costurile diferite ale energiei termice.

● **JULA ARAX — Arad**, în calitate sa de administrator la o asociație de locatari cere unele lămuriri cu privire la calcularea energiei termice.

Vă arătăm că potrivit prevederilor statutului asociației de locatari aprobat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 387/1977, comitetul asociației locatarilor are dreptul de a hotărî vizitarea apartamentelor locatarilor. În baza acestei hotărîri, comisia imputernicită de comitet va întocmi proces verbal de cele constatate.

Căldura furnizată în apartament se calculează potrivit prevederilor cuprinse în Hotărîrea C.P.C.P. nr. 2/1973, reprodusă în lucrarea Administrarea imobilelor.

● **CONSTANTIN MOISĂ — București**, în calitate de administrator al asociației locatarilor se interesează de modul în care se calculează și se repartizează cheltuielile privind zugrăvitul și vopsitul unor părți comune. Este de principiu că proprietarul unui bun suportă toate cheltuielile necesare pentru întreținerea, repararea și folosirea acestuia. Pentru bunurile deținute în proprietate comună, cheltuielile se împart proporțional cu cota parte din dreptul de proprietate a fiecărei persoane. În cazul în care clădirea dv. face parte din fondul locativ de stat și este locuită pe baza unor contracte de închiriere, cheltuielile ce cad în sarcina proprietarului se suportă integral de ICRAL, iar cele ce cad, potrivit legii, în sarcina chiriașilor se suportă de aceștia din urmă, împărțirea făcîndu-se în conformitate cu prevederile Hotărîrii nr. 2/1973 a C.P.C.P., reprodusă în lucrarea „Administrarea imobilelor“.

● **ASOCIAȚIA DE LOCATARI, spl. C. Brediceanu, nr. 17, Lugoj** solicită unele lămuriri cu privire la costul energiei termice. Din actele anexate la scrisoarea dv. rezultă că procedeele I.G.C.L. Lugoj este conform legii. Art. 13 cap. II. pct. 2 din Decretul Consiliului de Stat nr. 283/1979 este tocmai prevederea legală care stabilește competența organelor de stat de a fixa tarifele pentru energia termică.

● **CONSTANTIN POPESCU, Cimpulung, jud. Argeș**, solicită unele lămuriri privind funcționarea asociațiilor de locatari. Oferim precizările în ordinea în care au fost solicitate. Nu există funcția de secretar al comitetului asociației de locatari. Nici un act normativ cu incidență în materia de față nu prevede nici funcția de secretar și nici sarcinile ce eventual i-ar reveni.

Art. 13 partea II pct. 2 din Decretul nr. 283/1979 stabilește competența organelor de stat de a fixa tarifele pentru energia termică precizînd că rentabilitatea ce se ia în calcul va fi de maximum 3%. Toate lucrările de amenajare, gospodărire a spațiilor verzi, a terenurilor de joacă se face prin

muncă voluntară. Adunarea generală și nu comitetul asociației poate lua hotărîri și iniția și alte acțiuni în scopul sus arătat. Prin unități specializate în sensul art. 14 alin. 4 din Statut se înțeleg unități socialiste (de stat sau cooperatiste) ce au ca obiect de activitate — printre altele — și efectuarea de munci gospodărești. Nu este obligatorie elaborarea de norme pentru munca de curățenie, întreținere etc.

● **IMAIA — Balș — jud. Olt**, solicită lămuriri cu privire la anularea unui angajament de plată luat în anul 1974. Potrivit art. 110 din Codul muncii persoana care după ce a semnat un angajament de plată, constată că în realitate nu datorează parțial sau total suma pretinsă de unitate, se poate adresa cu contestație la organul jurisdicțional competent. Pentru suma arătată de dv. competența aparține judecătoriei în a cărei rază de activitate se află sediul unității, iar termenul pentru formularea contestației începe să curgă de la data cînd persoana care a semnat angajamentul constată că nu datorează total sau parțial suma respectivă.

● **R. ȚABREA (București)** solicită lămuriri în ceea ce privește utilizarea comenzilor urmate de confirmare.

Legea nr. 71/1969 prevede posibilitatea folosirii comenzilor confirmate în scris fără vreo limitare în funcție de felul produselor sau de valoarea lor.

Practica arbitrală a stabilit că această formă simplificată de contractare se poate utiliza numai atunci cînd unitatea furnizoare este întru totul de acord cu cele solicitate prin comandă și înțelege să execute prestația în condițiile stipulate de unitatea beneficiară.

Odată confirmate comenzile în condițiile arătate, nu este cazul emiterii proiectului de contract, deoarece funcțiile proprii contractului economic vor fi îndeplinite de comanda confirmată în scris.

C. J.

**ASOCIAȚIA ECONOMICĂ INTERCOOP
cu PROFIL INDUSTRIAL — SMEURA
Com. Moșoaia jud. Argeș telef. 32690.**

Oferim NISIPURI speciale cuarțoase următoarele dimensiuni :

- Ø 1—2 m/m
- Ø 1—3 m/m
- Ø 3—5 m/m

și alte sorturi, la solicitarea beneficiarilor.

UZINA DE CONSTRUCȚII ȘI PIESE
DE SCHIMB VATRA DORNEI
str. Podul Verde nr. 36 județul Suceava
Telefon : 70621, int. 7; 70984

MOTOARE ELECTRICE

- ASI 0,55×1500 B-5 buc. 3
- Idem 0,55×750 B-3 buc. 9
- Idem 0,3×1500 B-3 buc. 1
- Idem 0,37×750 B-3 60 Hz buc. 1
- Idem 0,55×3000 B-3 buc. 60
- Idem 0,75×1000 B-3 buc. 10
- Idem 0,75×1500 B-3 buc. 6
- Idem 1,1×750 B-3 buc. 18
- Idem 1,1×1000 B-3 buc. 15
- Idem 1,5×750 B-3 buc. 25
- Idem 1,5×1000 B-3 buc. 40
- Idem 1,5×1500 B-3 buc. 20
- Idem 1,5×1500 B-14 buc. 5
- Idem 1,5×3000 B-5 buc. 8
- Idem 1,5×3000 B-3 buc. 22
- ASA 1,5×3000 B-5 buc. 2
- ASI 1,5×3000 B-5 TH buc. 1
- Idem 2,2×1000 B-3 buc. 10
- ASA 2,2×1000 B-3 buc. 9

- ASI 2,2×1500 B-3 buc. 34
- Idem 2,4/4×750/1500 B-3 buc. 2
- Idem 3×1000 B-3 buc. 40
- Idem 3×1000 B-5 buc. 20
- Idem 3×1000 B-3 60 Hz buc. 1
- Idem 3×1500 B-3 buc. 30
- Idem 4×1500 B-5 buc. 6
- Idem 4×1000 B-3 buc. 18
- Idem 4×1000 B-3 60 Hz buc. 5
- Idem 4×3000 B-5 buc. 1
- Idem 5,5×1000 B-3 buc. 24
- ASA 5,5×1500 B-3 buc. 2
- ASI 5,5×1500 B-3 buc. 13
- Idem 5,5×3000 B-3 buc. 1
- ASA 7,5×750 B-3 buc. 1
- ASI 7,5×1000 B-3 buc. 18
- Idem 7,5×1500 B-3 buc. 17
- ASA 7,5×1500 B-3 buc. 2
- ASI 11×750 B-3 buc. 4
- Idem 11×1000 B-3 buc. 17

MOTOREDUCTOARE

- 3-NA-56/1,5×1500 HO5 buc. 1
- 2-NA-18/4×1500 VO5 buc. 1
- 2-NA-16/3×1000 VO5 buc. 2
- 3-NA-50/1,1×1000 VO5 buc. 2
- 2-LA-20/3×1500 VO5 buc. 1
- 3-LA-71/0,37×750 HO1 buc. 2

- 2-GA-20/0,55×1500 HO1 buc. 2
- 2-GA-20/0,75×1500 HO1 buc. 4
- 2-GA-18/0,37×750 HO1 buc. 1
- 2-GA-16/0,55×1500 HO1 buc. 2
- 2-LA-20 VO5 F.M. buc. 1
- 2-LA-16 VO5 F.M. buc. 3
- 3-OA-45 VO5 F.M. buc. 1
- 2-GA-20 HO1 F.M. buc. 4

REDUCTOARE

- 1 BH 0-8 buc. 10
- 6 BH—28 dr. buc. 3
- 8 BH 22,5 dr. buc. 4
- 8 BH—28 buc. 5
- 3-H-385×50-1 buc. 1
- 3-H-385×63-1 buc. 1
- 3-H-385×250-2 buc. 1
- 2-CH-335×28-0 buc. 1
- 2-H-350×16-1 buc. 1
- 3-H-305×50-1 buc. 4
- 3-CH-605×40-0 buc. 1
- 3-CH-605×50-0 buc. 2
- 3-CH-605×80-0 buc. 1
- 3-CH-605×45-1 TH buc. 2
- 3-CH-1180×50-1 buc. 1
- 2-H-720×40-1 buc. 3
- 2-H-570×40-1 buc. 2
- 3-CH-940×90-0 buc. 1

ASIGURAȚI-VĂ ABONAMENTUL LA „REVISTA ECONOMICĂ“ PE ANUL 1980

Abonamentul la „Revista economică“ pe anul 1980 vă asigură primirea cu regularitate a revistei și a Suplimentului economico-legislativ.

REVISTA ECONOMICĂ publică în anul de învățămînt politico-ideologic 1979—1980 consultații cuprinzînd date noi, actualizate, precum și un mic dicționar de noțiuni și categorii economice, scheme, grafice.

Pentru candidații la examenul de admitere în învățămîntul superior economic în anul universitar 1980—1981 REVISTA ECONOMICĂ publică lecții de economie politică pe temele din programa examenului de admitere în învățămîntul superior economic.

Costul unui abonament anual pentru instituții — 260 lei ; pentru cursanții tuturor formelor de învățămînt politic și profesional, elevi și studenți — 130 lei pe an, 65 lei pe 6 luni, 32,50 lei pe 3 luni.

Abonamentele se fac prin serviciile de difuzare a presei din cadrul oficiilor P.T.T.R. din întreaga țară sau prin mandat poștal pe adresa :

Întreprinderea de stat pentru imprimare și administrarea publicațiilor (I.S.I.A.P.)

Piața Scintei nr. 1, București
Cont nr. 645150228 B.N.R.S.R.,
Filiala sectorului 1