

generalizarea experienței înaintate în unitățile economice

ORGANIZAREA ȘI CONDUCEREA ACTIVITĂȚILOR DE REVIZII TEHNICE, REPARAȚII ȘI MODERNIZARE A UTILAJELOR ȘI INSTALAȚIILOR

ORICÎT DE BINE ar fi întreținut, un utilaj se uzează după un anumit timp de funcționare în procesul de producție. Buna întreținere poate evita apariția uzurii neprevăzute, dar nu și a uzurii normale, care impune efectuarea de reparații, la intervale de timp bine determinate.

La stabilirea gradului de uzură se au în vedere uzura determinată de solicitările funcționale ale utilajului, de acțiunea mediului în care se lucrează (corosiv, variații de temperatură, umiditate etc.) și uzura sa morală, ca urmare a influențelor exercitate de revoluția tehnico-științifică contemporană prin crearea de noi tipuri de mașini, mai perfecționate, cu parametri tehnici ridicați și randamente înalte.

Actualmente sînt cunoscute următoarele sisteme de revizii și reparații:

- revizii tehnice și reparații după necesitate;
- reparații pe bază de constatări în urma reviziilor;
- reparații preventive cu planificare rigidă (standard);
- reparații preventive cu planificare controlată (sistem preventiv-planificat de revizii și reparații).

SISTEME DE REVIZII TEHNICE ȘI REPARAȚII DUPĂ NECESITATE

● **In cazul uzurii avansate.** Reviziile și reparațiile după necesitate se fac cînd este cazul, fără o planificare prealabilă: utilajele sînt revizuite cînd prezintă deficiențe de funcționare și sînt reparate cînd ajung în starea în care nu mai pot fi utilizate. **Avantaje:** costuri mici de întreținere în funcționarea utilajului; personal restrîns de întreținere. **Dezavantaje:** scoaterea bruscă din funcțiune a utilajului, datorită uzurii fizice și avariei; pierderi de producție în perioade neprevăzute; uzură prematură a pieselor și subsansamblerilor; înlocuiri masive de piese; nepregătirea prealabilă a pieselor de schimb.

● **In cazul avariilor.** Avaria reprezintă o defectare a pieselor componente ale mașinii, atrăgînd după sine o întrerupere a capacității ei productive, o diminuare a acesteia, sau chiar o deteriorare parțială a mașinii. Avaria din cauze neprevăzute face necesară o intervenție fără respectarea ordinii planificate a reparațiilor pentru înlocuirea sau repararea organelor degradate.

Fiecare avarie se consențează într-un proces-verbal, arătîndu-se în ce constă, cauzele care au provocat-o, persoanele vinovate, măsurile de remediere. Compartimentul mecano-energetic ține evidența statistică a avariilor (clasificate pe cauze și categorii), cu date precise asupra lucrărilor de reparații efectuate și costului acestora.

Printre cauzele care provoacă avarii se numără: efectuarea de comenzi greșite; suprasolicitarea utilajului; efectuarea unor reparații de calitate inferioară; lipsă de sincronizare în acționare între utilaj și SDV-uri; defecte de construcție; defecte tehnologice și de execuție.

Cea mai frecventă cauză este suprasolicitarea utilajului, spontană și întîmplătoare; de aceea, se introduc dispozitive speciale de siguranță, care la suprasolicitări întrerup legătura cinematică. La mașinile-unelte se folosesc dispozitive de siguranță pentru mecanismul mișcării principale, cel de avans sau ambele mecanisme simultan; în funcție de suprasolicitarea posibilă se alege dispozitivul de siguranță necesar și se determină locul unde să fie fixat. Dispozitivele automate de siguranță sînt de mare importanță în exploatarea liniilor automate, mai ales în cazul cînd se organizează servirea mai multor posturi de lucru de către un singur muncitor. La executarea reparațiilor și a modificărilor mașinilor-unelte trebuie să se aducă în stare de funcționare toate dispozitivele de siguranță existente și să se monteze asemenea dispozitive cînd ele lipsesc.

Accidentele pot fi combătute prin: supravegherea utilajului în timpul exploatării, de către personalul deservent, instruit în acest sens de către personalul de întreținere și conducătorii proceselor de producție; efectuarea de cea mai bună calitate a reparațiilor planificate; cercetarea cauzelor care au produs avarii; modificarea a diferite piese și subsansamblerilor, în scopul îmbunătățirii lor constructive; îmbunătățirea preciziei și calității pieselor utilajului; realizarea acestora din materialele superioare; îmbunătățirea reglării utilajului în vederea realizării operațiilor specifice.

SISTEMUL DE REPARAȚII PE BAZĂ DE CONSTATAȚII ÎN URMA REVIZIILOR TEHNICE

Constatarea stării tehnice a utilajelor și instalațiilor se face cu ocazia reviziilor, stabilindu-se: gradul de uzură; data următoarei revizii sau reparații; volumul lucrărilor de efectuat în cazul reparației. **Avantaje:** operativitate în executarea lucrărilor; evitarea ieșirii neprevăzute din funcțiune a utilajelor. **Dezavantaje:** neprevăderea și nepregătirea pieselor de schimb și a echipelor de lucru pentru realizarea reparațiilor; plan de reparații instabil pe lună, trimestru, an etc. Această formă de organizare se practică de la caz la caz, dar cu rezultate bune acolo unde se aplică sistemul de întreținere de tip preventiv-planificat.

Elemente de bază în organizarea sistemului de revizii tehnice și reparații

● OBIECTIVE :

- planificarea reparațiilor conform normativelor, în funcție de starea tehnică a utilajului ;
- efectuarea reviziilor și reparațiilor de bună calitate, prin organizarea lor anticipată (pregătirea pieselor de schimb, a echipei, dotarea cu accesorii) ;
- modernizarea utilajelor cu ocazia reviziilor și reparațiilor, prin : asigurarea de funcții multiple, crearea de accesorii, executarea de modificări constructive, înzestrarea cu dispozitive de siguranță etc. ;
- menținerea randamentului utilajelor, prin mecanizări și automatizări continue ;
- reducerea costurilor de producție, prin : realizarea lucrărilor de bună calitate, organizarea ergonomică a lucrărilor, evitarea formării de stocuri supranormative de piese de

schimb și materiale specifice, reducerea opririlor accidentale ;

- optimizarea consumurilor de materii prime, materiale și energie.

● ACTIVITAȚI SPECIFICE :

- programarea, pregătirea, urmărirea și realizarea planului de revizii și reparații, defalcat pe trimestre și luni ;
- asigurarea cu piese de schimb pentru reparații ;
- tipizarea și normalizarea pieselor de schimb ;
- organizarea reviziilor și a execuției lucrărilor de reparații ;
- organizarea activității de lubrifiere ;
- organizarea sistemului de evidență și operare.

● LUCRARI ȘI OPERAȚII DE BAZA :

- programarea reviziilor în funcție

de starea utilajului și de prevederile normativelor ;

- programarea reparațiilor conform normativului, capacității etc. ;
- pregătirea lucrului (lansarea de comenzi, bonuri de materiale etc.) ;
- întocmirea de grafice pentru revizii, reparații, lubrifiere etc. ;
- elaborarea documentației tehnice pentru reparații ;
- întocmirea periodică a listelor pentru disponibilități ;
- încheierea de contracte proprii cu diverși furnizori de utilaje și energie ;
- întocmirea documentelor de transfer și casare ;
- preluarea utilajelor în reparație și întocmirea documentației ;
- demontarea utilajelor și curățirea subansamblurilor și pieselor ;
- trierea pieselor (bune : pentru recondiționat ; de înlocuit) ;
- repararea propriu-zisă a subansamblurilor utilajului ;
- montarea utilajului în urma reparațiilor ;
- reglări, probe, încercări ;
- întocmirea documentelor de predare, evidență și operare.

SISTEMUL DE REPARAȚII PREVENTIVE CU PLANIFICARE RIGIDĂ (STANDARD)

Potrivit acestui sistem, utilajele și instalațiile sînt scoase obligatoriu din funcțiune, la anumite perioade stabilite, pentru a fi reparate — independent de starea lor tehnică. O astfel de organizare impune : predarea în reparație a mașinilor și utilajelor după un anumit timp de funcționare ; înlocuirea obligatorie a pieselor la termenele stabilite în prealabil ; efectuarea reparațiilor conform normativelor stabilite. Date fiind condițiile diferite de funcționare a utilajelor și agregatelor, este destul de dificil să se determine durata de exploatare a fiecărei piese. De aceea, acest sistem poate fi aplicat numai în cazurile cînd este eficient din punct de vedere tehnic sau economic — de exemplu, în cazul reparării mașinilor-agregat, a liniilor automate, a aparatelor de zbor ș.a., precum și în întreprinderile cu un număr mare de mașini de același fel, a căror exploatare se face în condiții absolut identice. **Avantaje :** nominalizarea și confecționarea din timp a pieselor ce se înlocuiesc ; nominalizarea pieselor ce se repară la demontare ; posibilitatea abordării unei tehnologii de reparații. **Dezavantaje :** durata de serviciu real posibilă a elementelor este incomplet utilizată, de unde rezultă un mare consum de piese de schimb, risipă de materiale și manoperă ; imposibilitatea adoptării unui sistem unic de reparații pentru toate fondurile fixe ale aceleiași industrii.

SISTEMUL DE REPARAȚII PREVENTIVE CU PLANIFICARE CONTROLATĂ (sistemul preventiv-planificat de revizii și reparații)

Acest sistem combină reparațiile pe bază de constatări cu cele cu planificare rigidă. El se bazează pe stabilirea termenelor la care utilajul va fi scos din funcțiune și pe determinarea volumului de lucrări care să se execute cu ocazia reparațiilor ; se introduce însă, chiar prin plan, un

control periodic și obligatoriu al mașinilor și utilajelor, pentru a verifica dacă uzurile au atins limitele prevăzute în documentația pregătitoare sau eventual le-au depășit (datorită unei întrețineri și exploatare necorespunzătoare), în funcție de aceste constatări modificîndu-se planul de revizii tehnice și reparații.

Sistemul are la bază un anumit număr de ore de funcționare, în care intervine uzura apropiată de limita maximă admisibilă, iar ciclul de reparații cuprinde ordinea și categoriile de reparații. Volumul reparațiilor preventiv-planificate din cadrul ciclului are ca scop refacerea stării mașinii, care să poată funcționa normal, pînă la următoarea reparație planificată. **Avantaje :** se pot realiza din timp elaborarea planului de reparații (care se ia în considerație la determinarea capacității de producție disponibilă a întreprinderii pe perioada următoare de plan), întocmirea documentației și organizarea lucrărilor de reparații, asigurarea cu forță de muncă corespunzător volumului și specificului acestora, aprovizionarea cu piese de schimb și alte materiale auxiliare ; se pot corecta termenele normate de reparații, în funcție de modul cum sînt exploatate și întreținute mașinile, utilajele și instalațiile de producție ; se pot face economii de materiale și manoperă, datorită renunțării la unele reparații sau amînării termenelor de executare a altora care nu sînt strict necesare. **Dezavantaje :** pot apărea stocuri inutile de piese de schimb ; efectivul de personal muncitor pentru întreținere și reparații este mare și nu se pot organiza fluxuri de reparații, fapt pentru care și productivitatea muncii este mică.

Cu toate acestea, datorită faptului că primează avantajele, sistemul reparațiilor preventive cu planificare controlată a fost adoptat în țara noastră ca sistem unic, sub denumirea de **SISTEM PREVENTIV-PLANIFICAT DE REPARAȚII**⁴⁾.

⁴⁾ În cele ce urmează propunem și utilizăm denumirea de sistem preventiv-planificat de revizii tehnice și reparații, care circumscrie mai complet domeniul de aplicare.

Organizarea sistemelor de revizii tehnice și reparații

Organizarea reviziilor tehnice și reparațiilor se poate face după următoarele sisteme: centralizat, descentralizat, mixt.

ORGANIZAREA SISTEMULUI CENTRALIZAT

Potrivit acestei forme de organizare, toate lucrările de identifi care, planificare, pregătire și realizare a intervențiilor asupra utilajelor se efectuează de către compartimentul mecano-energetic. Sistemul dă rezultate bune în întreprinderile mici și mijlocii, cu condiția ca diversitatea utilajelor să fie redusă. **Avantaje:** producerea și achiziționarea în condiții economice a pieselor de schimb; specializarea muncitorilor pe grupe și tipuri de utilaje; utilizarea rațională a suprafețelor de producție și a forței de muncă; subordonarea ierarhică și funcțională unică. **Dezavantaje:** personal în plus pentru organizarea și conducerea acestor activități; dotare separată cu AMC-uri și SDV-uri specifice; separarea activităților de întreținere și reparații de cele ale producției de bază.

ORGANIZAREA SISTEMULUI DESCENTRALIZAT

În acest caz, lucrările de întreținere, reviziile tehnice și reparațiile curente se execută la nivelul secțiilor de producție, care sînt dotate cu mașini, utilaje, AMC-uri și personal de specialitate. Sistemul se aplică în marile unități și combinate industriale. Compartimentul mecano-energetic se organizează după sistemul întreprinderilor de reparații specializate și se ocupă cu coordonarea întregii activități de reparații, precum și cu executarea de reparații capitale la unele tipuri de utilaje de mare capacitate. **Avantaje:** realizarea unei legături permanente și active între secțiile sau atelierele de producție și cele de întreținere și reparații; reducerea personalului conducător pentru aceste activități; separarea activităților de producție de cele de reparații; costuri mici la nivel de secție (dar mari la nivel de întreprindere, din cauza structurii de organizare, care este foarte stufoasă). **Dezavantaje:** personal de întreținere mai numeros; grad scăzut de încărcare și utilizare a timpului de lucru; imposibilitatea formării de personal capabil să execute reparații după documentație tipizată; grad scăzut de mecanizare a lucrărilor de reparații; imposibilitatea realizării unui stoc de piese de schimb pe secții sau ateliere; nivel scăzut al productivității muncii pe muncitor.

ORGANIZAREA SISTEMULUI MIXT

Această formă de organizare se situează între cele două extreme, prezentînd un grad mai mare sau mai mic de centralizare sau descentralizare și anume: lucrările de întreținere, revizii tehnice și reparații curente de gradele I și II sînt încredințate secțiilor de producție; reparațiile capitale sînt executate la nivelul compartimentului mecano-energetic al întreprinderii. **Avantaje:** se îmbină posibilitatea specializării muncitorilor pe secții și meserii (ceea ce determină creșterea productivității muncii), cu asigurarea unei mai mari operativități la intervențiile solicitate de secțiile de producție, reușindu-se să se formeze echipe de specialiști atît în cadrul atelierului centralizat, cît și în cadrul secțiilor de producție; se îmbină, deci, specializarea cu urmărirea îndeaproape a utilajelor în exploatare. **Dezavantaje:** subordonarea diferită (sau dublă) din punct de vedere ierarhic și funcțional face mai greoaie soluționarea unor probleme; se pierd din vedere obiectivele sistemului de reparații preventiv-planificate, secțiile urmărind cu prioritate eliminarea defecțiunilor accidentale.

Sistemul preventiv - planificat de revizii tehnice și reparații

În cadrul sistemului adoptat se disting:

- revizia tehnică (Rt);
- reparații, cuprinzînd:
 - reparația curentă de gradul I (Rc I);
 - reparația curentă de gradul II (Rc II);
 - reparația capitală (Rk).

● **Revizia tehnică** însumează o serie de lucrări, efectuate de obicei înaintea unei reparații planificate, în scopul de a se determina starea tehnică a utilajului și a se nominaliza principalele operații ce urmează a fi efectuate cu ocazia reparației. Totodată, în cadrul reviziei tehnice se pot executa și unele operații de reglare și consolidare a unor piese și subansambluri, asigurîndu-se funcționarea normală a acestora pînă la prima reparație planificată.

Tot cu acest prilej, în funcție de starea tehnică în care se află utilajul sau instalația, se stabilește dacă trebuie să intre în reparație după realizarea numărului de ore de funcționare prevăzut în norme pentru reparația respectivă, sau dacă acest termen poate fi prelungit (după expirarea termenului prelungit se execută însă reparația prevăzută inițial — și nu alta, de un grad superior). Personalul ce efectuează revizia trebuie să cunoască utilajele respective, parametrii de funcționare și indicii de calitate.

Reviziile tehnice se execută în intervalele cînd utilajele și instalațiile nu sînt programate a lucra, sau cînd există pauze tehnologice. Toate observațiile se înscriu într-o foaie de constatare.

● **Reparația curentă** este intervenția care se execută periodic, dar planificat, pentru înlăturarea uzurii normale sau a unor deteriorări locale, prin repararea, recondiționarea ori înlocuirea unor piese componente sau chiar înlocuirea parțială a unor subansambluri uzate. Principalele operații care se efectuează sînt: demontarea parțială a pieselor și subansamblurilor cu uzură frecventă; repararea, recondiționarea, înlocuirea și ajustarea unor piese și subansambluri; înlăturarea jocurilor care depășesc limitele admise; strîngerea tuturor îmbinărilor; curățirea și gresarea utilajelor; verificarea funcționării tuturor subansamblurilor din lanțul cinematic al mașinii; repararea dispozitivelor de protecție și securitate a muncii; recondiționarea stratului de protecție, prin revopsirea suprafețelor și părților expuse mediului atmosferic sau diferiților agenți chimici.

În funcție de mărimea intervalului de funcționare între reparații, de importanța lucrărilor ce se execută și de valoarea pieselor și subansamblurilor reparate, recondiționate sau înlocuite, reparațiile curente prevăzute în normativ²⁾ sînt de gradul I sau II.

● **Reparația capitală** are ca scop efectuarea reparațiilor în mod planificat, după expirarea ciclului de funcționare prevăzut în normativ, în scopul de a menține parametrii inițiali și de a preveni ieșirea din funcțiune, înainte de termen, a fondurilor fixe. În cadrul reparațiilor capitale se pot executa: demontarea parțială sau totală a fondului fix; recondiționarea sau înlocuirea parțială ori totală a pieselor uzate; recondiționarea sau înlocuirea parțială ori totală a unui sau mai multor agregate ori subansambluri componente ale fondului fix, care nu mai pot funcționa în condiții de siguranță și precizie; remontarea fondului fix; vopsirea suprafețelor exterioare; probe și rodajul mecanic.

Reparația capitală trebuie să realizeze menținerea sau ameliorarea randamentului utilajului și să asigure prelungirea duratei de funcționare. Ea trebuie să readucă utilajul în stare de a corespunde pe deplin scopului pen-

²⁾ Normativ de întreținere tehnice și reparații la mașinile, utilajele și instalațiile pentru construcții de mașini și prelucrarea metalelor. Oficiul de informare documentară al M.I.C.M., București, 1978.

tru care a fost construit, clasei de precizie și condițiilor de lucru, deci să aibă aceleași caracteristici și calități ca și utilajul nou de aceeași categorie. **Rk** reprezintă o lucrare complicată și cere muncă multă; dar costul ei nu trebuie să-l depășească pe cel prevăzut în normativ.

Din experiența unor întreprinderi ca „Tractorul”-Brașov, I.M.U.A. și „Autobuzul”-București, I.M.U.A.-Bacău ș.a. rezultă că, datorită măsurilor preventive (întreținere de bună calitate, reparații curente executate cu precizie), unele utilaje au funcționat normal timp îndelungat, fără a fi nevoite de reparații capitale.

Fig. 1 prezintă schema — bloc-cadru — de organizare a reviziilor și reparațiilor, cuprinzând sistemele de organizare descrise, formele de organizare a activităților de revizii și reparații, modul cum se poate organiza personalul muncitor pentru aceste lucrări și ce acțiuni se întreprind cu ocazia reparațiilor care se efectuează.

port auto, tractoare și alte utilaje agricole, iar în caz utilajelor din întreprinderile industriale — mai ales pe partea de automatizări, mecanică fină și calculator. **Avantaje:** producerea pieselor de schimb în condiții economice; recuperarea de piese de la utilajele ce nu s-au mai putut repara; organizarea în flux a lucrărilor; specializarea personalului pe specific de lucrări; asigurarea unei calități sporite a lucrărilor executate; reducerea duratei de reparații (operația propriu-zisă); productivitate ridicată a muncii; costuri de realizare mici, datorită mecanizării și automatizării lucrărilor. **Dezavantaje:** utilajul este scos din funcțiune pe o perioadă mult mai mare, ceea ce duce la pierderi la producție în cazul când beneficiarul nu primește imediat altul, din stoc, în locul celui predat pentru reparație; în caz de defecțiuni sau avarii se intervine mai greu, personalul fiind mai restrâns în domeniul reparațiilor de mari proporții.

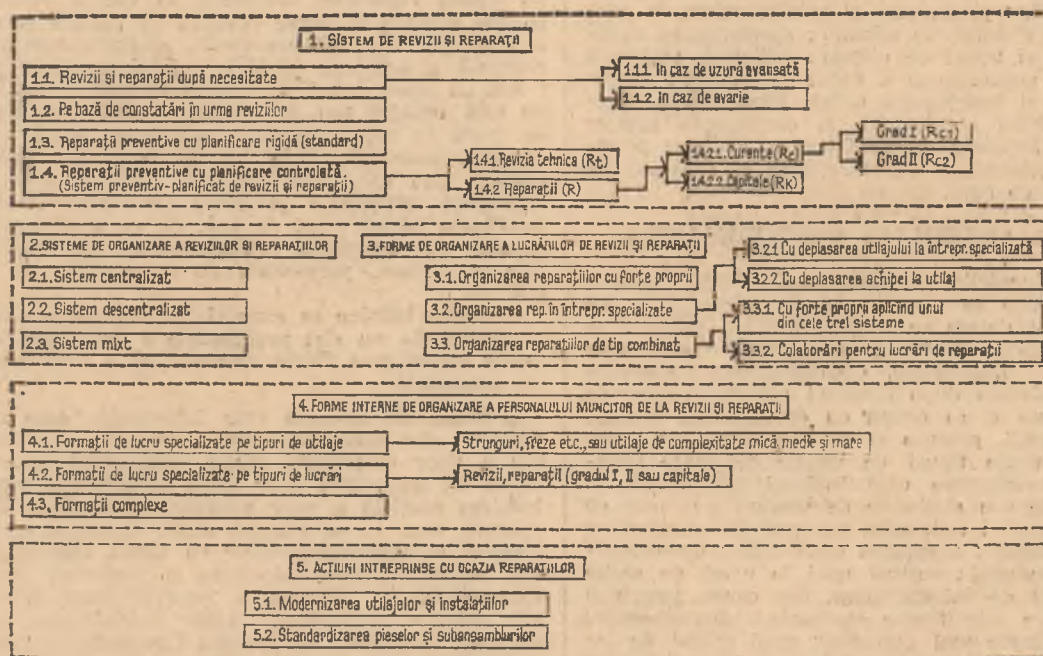


Fig. 1: Schema bloc-cadru a organizării reviziilor și reparațiilor

Forme de organizare a reparațiilor

În cadrul unităților economice, sistemele de reparații sunt organizate într-una din următoarele trei forme:

- sistem de reparații cu forțe proprii;
- sistem de reparații prin întreprinderi specializate;
- sistem de reparații de tip combinat.

● **Organizarea reparațiilor cu forțe proprii** se folosește deocamdată în majoritatea întreprinderilor, fiind impusă de forma actuală de organizare internă. **Avantaje:** utilajul este scos din fluxul tehnologic pe un timp mai scurt; reparația se execută operativ și de calitate corespunzătoare; personalul calificat poate interveni rapid și în cazul reparațiilor accidentale; conducerea internă poate exercita un rol mobilizator în efectuarea la timp și de bună calitate a întreținerii și reparațiilor, ca și pentru utilizarea rațională a dotării. **Dezavantaje:** cheltuieli mari pentru aprovizionarea cu piese de schimb, pentru organizarea atelierelor și secțiilor proprii; personal în plus pentru efectuarea reparațiilor; imposibilitatea organizării lucrărilor în flux.

● **Organizarea reparațiilor prin întreprinderi specializate** este un sistem specific deocamdată numai anumitor categorii de mașini și utilaje — în special mijloace de trans-

port auto, tractoare și alte utilaje agricole, iar în caz utilajelor din întreprinderile industriale — mai ales pe partea de automatizări, mecanică fină și calculator. **Avantaje:** producerea pieselor de schimb în condiții economice; recuperarea de piese de la utilajele ce nu s-au mai putut repara; organizarea în flux a lucrărilor; specializarea personalului pe specific de lucrări; asigurarea unei calități sporite a lucrărilor executate; reducerea duratei de reparații (operația propriu-zisă); productivitate ridicată a muncii; costuri de realizare mici, datorită mecanizării și automatizării lucrărilor. **Dezavantaje:** utilajul este scos din funcțiune pe o perioadă mult mai mare, ceea ce duce la pierderi la producție în cazul când beneficiarul nu primește imediat altul, din stoc, în locul celui predat pentru reparație; în caz de defecțiuni sau avarii se intervine mai greu, personalul fiind mai restrâns în domeniul reparațiilor de mari proporții.

O formă specifică de activitate a întreprinderilor specializate este și aceea de a trimite echipe pentru a executa anumite genuri de reparații la întreprinderile posesoare de utilaje — mai ales când demontarea și transportul utilajelor sunt greu de realizat și costisitoare. În condițiile actuale, extinderea policalificării și în domeniul întreținerii și reparațiilor a muncitorilor din secțiile de bază lărgeste posibilitatea de intervenție pentru ca utilajele și instalațiile să fie scoase din funcțiune cât mai puțin sau deloc.

În fig. 2 sunt date câteva elemente definitorii ce caracterizează organizarea sistemelor de reparații cu forțe proprii, prin întreprinderi specializate și de tip combinat.

● **Organizarea reparațiilor de tip combinat** îmbină cele două sisteme prezentate mai sus; ea se caracterizează prin faptul că anumite lucrări sunt realizate cu forțe proprii (revizii tehnice, reparații curente și accidentale, executarea unor piese de schimb și chiar subsansambluri), iar altele prin colaborări (reparații capitale efectuate la întreprinderi specializate). **Avantaje:** necesar redus de personal pentru aceste lucrări; suprafețe și spații mici afectate de întreținere; neseperarea activităților proprii de întreținere de cele de producție; limitarea la minimum a stocurilor de piese de schimb pentru reparații; costuri mici de întreținere. **Dezavantaje:** utilajul este scos din fluxul tehnologic, pentru reparații capitale, pe o perioadă mult mai mare — deci pierderi de producție fizică; reparațiile accidentale se execută dificil, lipsind dotarea cu accesorii,

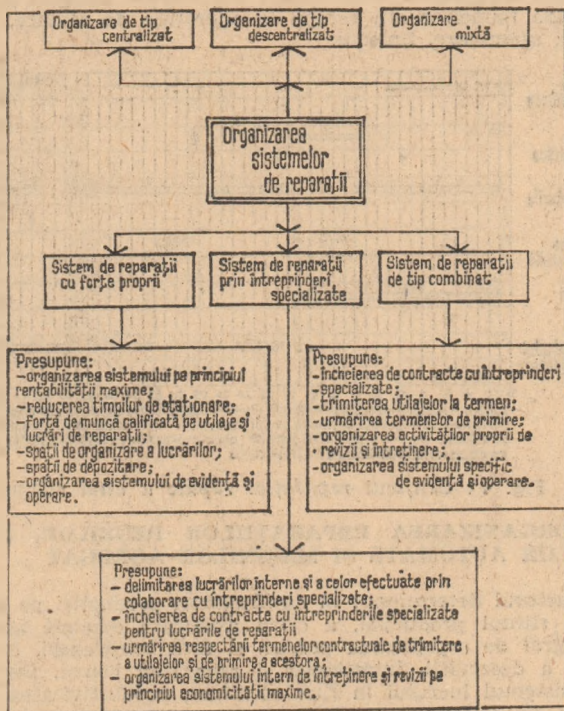


Fig. 2: Organizarea sistemelor de reparații

piese de schimb și echipe specializate pe lucrări sau tipuri de utilaje; productivitate scăzută a muncitorilor în activitatea proprie de întreținere. Sistemul își găsește o largă aplicare în cadrul unităților agricole, al celor de construcții (pentru macarale, excavatoare ș.a.), în industria petrolului, cea alimentară etc. — și, deocamdată, mai puțin în industria constructoare de mașini, pentru mașini-unelte; dar și aici s-ar putea organiza un sistem, care să diminueze dezavantajele enunțate, după următoarele criterii: predarea mașinii-unelte la reparat și primirea alteia în locul ei; predarea mașinilor-unelte casate la întreprinderi specializate, pentru recuperarea pieselor bune, ce nu sînt în mișcare și nu au uzură, în scopul refolosirii acestora (direct sau după mici reparații)³⁾. Există, de altfel, un început în acest sens: sînt organizate cîteva întreprinderi pentru reparat dispozitive de măsurare, dozare, cîntărire, etalonare.

Organizarea personalului muncitor de la întreținere și reparații

Indiferent de sistemul de reparații adoptat (centralizat, descentralizat, mixt), este necesară și organizarea echipei de intervenție, a personalului muncitor de la întreținere și reparații. Formațiile de lucru pot fi⁴⁾:

- specializate pe tipuri de utilaje;
- specializate pe tipuri de lucrări;
- de tip complex.

● **Organizarea formațiilor de lucru specializate pe tipuri de utilaje** prezintă avantajul că personalul muncitor se specializează tehnologic și cunoaște bine tipurile de utilaje și instalații, efectuînd toate genurile de lucrări, ceea ce asigură scurtarea duratei de reparații și un grad ridicat de ocupare a forței de muncă. Se aplică, cu bune rezultate, în întreprinderi cu grad ridicat de tehnicitate și de automatizare și cu utilaje complexe.

● **Formațiile de lucru specializate pe tipuri de lucrări** sînt folosite în întreprinderile dotate cu un număr mai mare de grupe de mașini și utilaje de același fel.

● **Formațiile de lucru de tip complex**, organizate pe produse sau procese tehnologice, sînt cele mai adecvate în condițiile unor procese de producție intens mecanizate și automatizate. Lucrările de întreținere și reparații la o linie automată pentru prelucrarea carcaselor, a arborilor cotiți, a chiulaselor, la un grup de mașini cu comandă numerică sau un centru de prelucrare automată a datelor se pretează la organizarea unor formații de lucru de tip complex — complete sau incomplete, compuse din electroniști, automatiști, mecanici de înaltă calificare, electromecanici ș.a. și conduse de maestru sau direct de șeful de atelier (secție etc.). **Avantaje:** cunoașterea echipamentului; acționare rapidă; specializare pe utilaje sau procedee de lucru. **Dezavantaje:** încărcare neuniformă a personalului; productivitate mică.

Indiferent de forma sau sistemul de organizare adoptate în activitatea de întreținere și reparații, un lucru rămîne fundamental — și anume, **asigurarea unei calități ridicate a lucrărilor de reparații, de care depinde economicitatea acestora.** (Multe reparații accidentale sînt determinate și de slaba calitate a reparațiilor executate, avînd drept cauze: neatenție, improvizații, utilizarea de piese și materiale necorespunzătoare, asamblare incorectă, neefectuarea de probe și încercări etc.).

Organizarea bună a formațiilor sau a sistemelor dă rezultate atunci cînd intervențiile sînt rare, cînd utilajul, prin reparare, capătă caracteristicile și precizia unui utilaj nou, cînd repararea durează puțin, datorită pregătirii unor subsansambluri și ansambluri care la momentul potrivit să le înlocuiască pe cele uzate etc.

Intrucît **muncitorul deservește** trebuie să-și cunoască mașina la care lucrează, se recomandă ca el să participe efectiv la repararea utilajului, și anume la toate fazele acestuia, nu ca simplu asistent, ci în calitate de membru al echipei de reparații și sub conducerea șefului acesteia. O astfel de participare îi oferă posibilitatea de a cunoaște amănunțit utilajul, comenzii și reglarea, întreținerea și lubrifierea, modul în care să înlăture imediat unele defecțiuni care se ivesc pe parcursul funcționării. În acest fel se reduc considerabil opririle accidentale și pierderile de productivitate.

Utilizarea unor metode rapide în organizarea reparațiilor

ORGANIZAREA REPARAȚIILOR DE UTILAJE

● **Măsuri pentru reducerea duratei de reparație** (în condițiile actuale): efectuarea reparației — cînd e posibil — la locul mașinii-unelte sau instalației; asigurarea completă și la timp a mijloacelor și materialelor necesare; programarea reparațiilor fie în schimburi neprogramate, zile de repaus și sărbători legale, fie continuu, în toate schimburile, fie într-un singur schimb, cu mai multe echipe; înzestrarea echipelor de intervenție cu accesorii și S.D.V.-uri specifice; executarea reparației pe subsansambluri separate, în perioade diferite — sau concomitent, dar cu echipe diferite; utilizarea graficelor de tip Gantt, drumului critic etc.

● **Pregătirea reparației.** Specializarea echipelor pe utilaje contribuie la reducerea duratei de oprire a utilajului pentru reparație, la diminuarea costurilor lucrărilor. Dacă reparația poate fi terminată în mai puțin de 24 de ore, ea se efectuează de către o singură echipă; în caz contrar vor

³⁾ Aplicarea acestui principiu reduce costul reparațiilor capitale cu cel puțin 20%. Acest lucru este valabil și pentru întreprinderile producătoare de utilaje, știut fiind că unele elemente (batiuri, carcase) nu au suferit mari schimbări dimensionale în ultimii 10—15 ani. Metoda poate fi extinsă și pentru refolosirea unor piese (capace și carcase) de la autoturisme casate.

⁴⁾ Teodor Marinescu: Organizarea activităților de reparații. Conferința la Academia „Ștefan Gheorghiu”, București, 1979.

colabora mai multe echipe, dar împărțite pe schimburi. Executarea rapidă, de bună calitate a reparațiilor impune și anumite măsuri de ordin tehnic, care se referă, în special, la asigurarea întregii documentații necesare și la stabilirea procesului tehnologic pentru toate lucrările de ajustare, păslure, montare etc., indicându-se procedurile de lucru, ordinea lor, sculele și dispozitivele necesare, operațiile de verificare a pieselor și subsansamblurilor etc.

● Ordinea de lucru la executarea reparației :

- mașina (utilajul) la care urmează să se efectueze reparația se demontează, întocmindu-se o situație amănunțită a defectelor constatate ;
- atelierul sau centrul de reparații pregătesc, după desene, piesele de schimb care lipsesc și completează subsansamblurile respective ;
- se întocmește un grafic Gantt pentru executarea reparației pe echipe și subsansambluri ;
- se verifică stadiul pregătirii, asigurându-se toate cele necesare pentru ca reparația să decurgă în mod continuu. După terminarea acestor lucrări pregătitoare se trece la reparația propriu-zisă, conform sistemului de organizare ales.

● **Repararea pieselor și subsansamblurilor uzate.** Pentru o reparație rapidă, o deosebită însemnătate au piesele care necesită un volum mai mare de muncă, ele trebuind să fie pregătite și asamblate din timp. Subsansamblurile de reparații (grupe de mai multe piese legate funcțional între ele și care, din cauza uzurii, trebuie să fie înlocuite toate deodată, deși n-ar fi nevoie să fie schimbate decât una sau câteva dintre ele) trebuie să fie completate mai dinainte și reunite din piese de schimb, care se păstrează în depozit. Durata de reparație a unui utilaj se reduce mult, dacă în cursul ei se schimbă subsansambluri complete. În cazul unui parc de mașini-unelte, acest lucru este posibil numai cu condiția interschimbabilității pieselor ; altfel, trebuie să se recurgă la reparația pe rînd a subsansamblurilor.

Pentru fiecare tip și model de mașină-unealtă se stabilește în prealabil câte o specificație a subsansamblurilor de reparație (de exemplu : pentru strunguri revolver — cutia de viteze, cutia de avans, suportul transversal, pompa, capul revolver ; pentru strunguri obișnuite — cutia de viteze, cutia de avans, pompa, suportul portcutiț ; pentru mașinile de rectificat — dispozitivele pentru fixarea pieselor de prelucrat (cutia de viteze, transmisiile, pompele etc.). Subsansamblurile unui utilaj se repară pe rînd, la date diferite și treptat. Volumul de lucru și ordinea de executare a reparației pe subsansambluri sînt date în fig. 3.

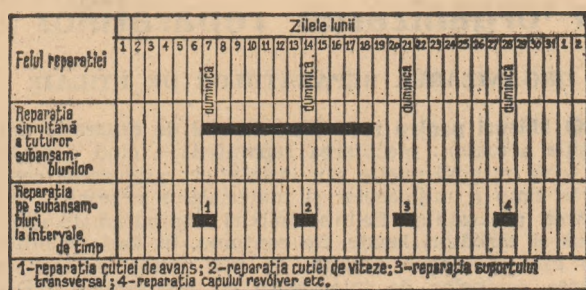


Fig. 3: Graficul reparației unei mașini-unelte pe subsansambluri

După reparația pe subsansambluri se face verificarea fiecăruia dintre acestea, calitativ și funcțional, de către controlorii tehnici de calitate; în final ei fac o ultimă probă tehnică, după care, dacă mașina corespunde, își dau avizul pentru reparația capitală executată.

Organizarea lucrărilor pentru fiecare utilaj se concretizează prin întocmirea unui grafic, pe baza planului de lucru lunar și a procesului tehnologic al reparației. În fig. 4 se dă ca exemplu graficul reparației rapide a unui strung, din care rezultă : utilizarea la maximum a lucrului serie-paralel pentru executarea lucrărilor (subsansamblurile și mecanismele separate se repară și se assemblează pa-

ralei) ; asigurarea unui volum de muncă uniform pe fiecare muncitor din echipă la operațiile de răzuire, ajustare, asamblare, finisare.

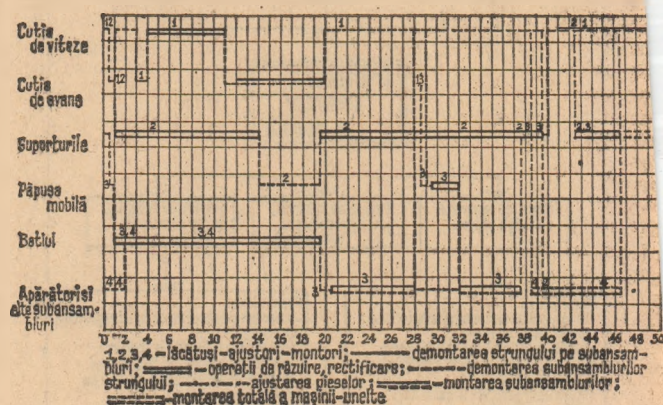


Fig. 4: Graficul reparației rapide a unui strung

ORGANIZAREA REPARAȚIILOR BENZILOR, LINIILOR AUTOMATE ȘI MAȘINILOR AGREGAT

Factorul determinant în desfășurarea producției pe bandă este ritmul producției, a cărui asigurare depinde aproape integral de organizarea precisă și fără întreruperi, în special a deservirii, întreținerii și reparației benzii. Deoarece în sistemul lucrului în flux continuu, productivitatea locurilor de muncă este sincronizată, reparațiile după necesitate sau accidentale sînt în completă discordanță cu ritmicitatea acestui sistem ; ieșirea bruscă, neplanificată din producție a unui post de lucru dezechilibrează ritmul și anulează total esența sistemului. Particularitățile de organizare a reparațiilor preventiv-planificate ale utilajului folosit într-o producție pe bandă sînt determinate, în primul rînd, de specificul acestui mod de producție ; alți operațiile de întreținere, cît și cele de reparații curente trebuie să fie efectuate numai în timpul întreruperilor normale ale procesului de producție, al pauzelor de masă, al opririlor dintre schimburi sau în zilele de repaus și sărbători legale.

● **Organizarea efectuării reparațiilor.** În perioadele de întrerupere planificată a producției reparațiile se execută pe subsansambluri, fie simultan, fie eşalonat. În cele mai multe întreprinderi se aplică o metodă combinată : dacă lucrările nu pot fi executate în timpul întreruperii planificate, reparația subsansamblurilor se face eşalonat. Termenele de execuție se înscriu într-un grafic stabilit în prealabil. Datorită acestei combinații se creează posibilitatea de a se repara în întregime un utilaj, fără să fie nevoie de scoaterea lui din producție.

Această posibilitate lipsește în cazul reparațiilor care nu se pot executa în perioadele de întrerupere planificată a producției — cum sînt reparațiile capitale și, în unele cazuri, cele curente de gradul II. Pentru ca totuși producția să nu sufere, se poate recurge la una din următoarele soluții : înlocuirea utilajului care intră în reparație cu altul, de la altă linie, atelier sau secție ; organizarea unei „linii de ocol” pe timpul reparației, prin constituirea unui lanț de utilaje diferite, care în ansamblu să realizeze în același ritm operația sau operațiile executate în mod normal de utilajul care intră în reparație ; crearea unui stoc de piese de rezervă prelucrate la utilajele care intră în reparație, pentru a se asigura continuitatea producției pe timpul cît durează aceasta. Utilajele care pot fi înlocuite cu un utilaj de rezervă, fără pierderi de producție, se repară după sistemul reparațiilor preventiv-planificate. Pentru utilajele care nu pot fi înlocuite se aplică metoda reparațiilor rapide. Aceste mașini, aparținînd unei linii de lucru, formează o grupă separată, marcată cu numărul piesei care se prelucurează ; la planificarea reparațiilor, această grupă este considerată ca un singur obiect de reparație, care nu trebuie descompus în părți componente (pregătirea reparației și planul ei de execuție se fac pentru întreaga

upă, nu pentru fiecare mașină separat). Echipele care efectuează aceste reparații rapide trebuie să aibă un singur austru, care să garanteze calitatea reparației și să rămână personal de executare ei în timp.

● **Fluxul de reparație.** În sistemul de lucru în flux continuu, reparațiile se realizează de obicei în sens invers urentului de lucru, începând cu mașina care efectuează ultima operație și trecind apoi la mașina care efectuează operația anterioară ș.a.m.d. Înainte de a se opri pentru reparație o mașină-unealtă dintr-un flux continuu, este necesar să se creeze în prealabil, la locul ei de lucru, o rezervă de piese al căror stadiu de prelucrare să corespundă operației executate la mașina respectivă; această rezervă alimentează șirul următor de mașini-unealte din flux. Înaintea mașinii oprite se creează o nouă rezervă de piese, din care — în același mod — se vor alimenta mașina reparată și șirul următor ei, în momentul în care mașina dinaintea ei va fi și ea oprită pentru reparație. Datorită rezervei create, celelalte sectoare de producție sînt alimentate în mod normal cu piesele sau semifabricatele necesare.

Repararea fiecărei mașini din linie trebuie să se realizeze într-un ritm stabilit, corespunzător perioadei de lucru asigurată de rezerva de piese creată la locul de muncă respectiv.

● **Joncțiunea „utilaj de reparat — metodă folosită“.** Alegerea uneia sau alteia din metodele indicate mai sus pentru realizarea reparațiilor în sistemul de producție în flux este determinată de caracterul utilajului care face parte din lanțul tehnologic respectiv. Pentru un lanț de mașini ușoare, care execută operații de finisare, metoda cea mai potrivită este aceea a reparației prin înlocuirea mașinilor sau subansamblurilor uzate cu altele. Pentru utilajul greu și complicat, se recomandă calea creării stocurilor de fabricație de rezervă. Dacă într-un lanț tehnologic intră și mașini complicate sau speciale, este necesar ca reparația mașinilor acestui lanț să se facă prin întreruperea fluxului de producție, chiar în punctul unde ele se află.

Pentru simplificarea și accelerarea reparațiilor unei linii tehnologice, este de mare însemnătate folosirea **utilajului special**. Utilizarea în flux a unui utilaj universal, insuficient adaptat la operațiile ce le execută, nu este rațională. O mașină universală capătă, în cazul folosirii ei la o singură operație, uzuri unilaterale, care se descoperă și se elimină cu mult mai greu decât uzurile uniforme ale tuturor pieselor unei mașini speciale.

La toate reparațiile preventiv-planificate, dar în special în cazul utilajului care lucrează în flux tehnologic, calculul timpului necesar executării diferitelor lucrări trebuie făcut cu o precizie cât mai mare. Dar, pe cînd operațiile de montare finală și cele de verificare pot fi relativ ușor stabilite și puse în concordanță cu ritmul cerut, nu același lucru este valabil în ce privește lucrările de finisare, ajustare și executare normală a pieselor. Evitarea ajustărilor manuale, prin utilizarea pieselor de compensație (piulițe speciale, șaibe, bușe mobile, plăci de compensare a uzurii ș.a.), accelerează și înfrumusețe operațiile de reparare, mărind totodată precizia lor.

Modernizarea utilajelor

Decretul Consiliului de Stat nr. 393/1976 prevede că „odată cu efectuarea reparațiilor capitale se vor executa, pe bază de proiect, și unele lucrări de modernizare a mașinilor, utilajelor și instalațiilor, pentru a le aduce la parametri tehnico-funcționali corespunzători tipurilor similare care se produc în perioada efectuării reparației capitale“. Se va urmări ca valoarea totală a reparației capitale, inclusiv cheltuielile de îmbunătățire și modernizare, să nu depășească limita valorică maximă prevăzută în normativ pentru efectuarea reparației capitale a fondului fix

respectiv. În cazurile în care, cu ocazia reparației capitale, este necesar să se execute asupra fondului fix lucrări cu caracter de modernizare al căror cost, adăugat la cel al reparației propriu-zise, depășește valoarea prevăzută în normativ pentru finanțarea reparației capitale, lucrarea se consideră integral investiție și urmează regimul de planificare și finanțare a investițiilor.

În fig. 5 se prezintă schema logică de modernizare a unui utilaj, care arată ce stă la baza modernizării, cum se face aceasta și ce îmbunătățiri aduce utilajului.

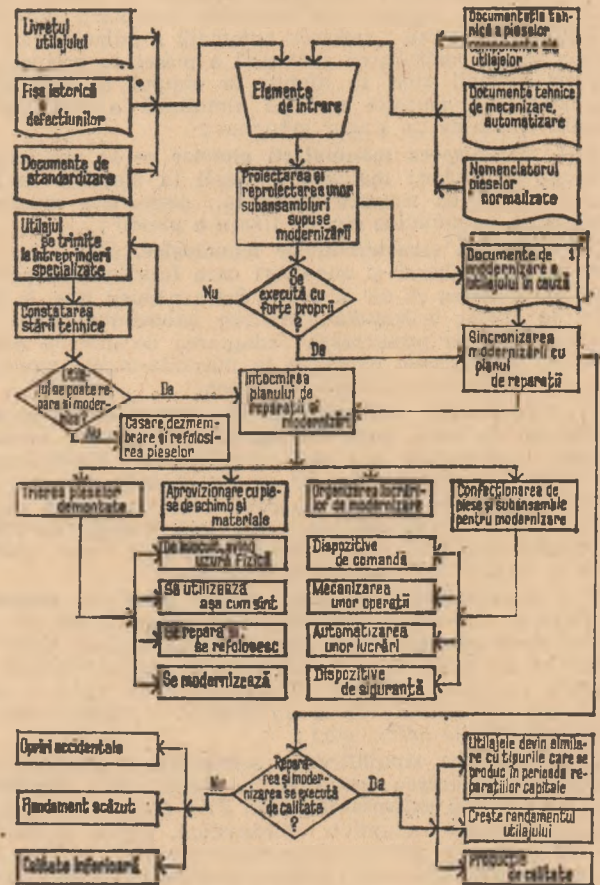


Fig. 5 : Schema logică de modernizare a unui utilaj

Se supun modernizării în special utilajele care produc locuri înguste în producție, cele care au productivitate mică, cele cu gamă limitată de operații și cele care produc dese avarii, cauzate de unele greșeli de concepție sau de execuție.

Modernizarea mașinilor-unealte urmărește :

1 — **Înlăturarea cauzelor ce duc la defecte repetate**, la scoaterea prematură din funcțiune a utilajelor și instalațiilor ;

2 — **ridicarea productivității și randamentului**, prin îmbunătățirea calităților constructive ale utilajelor. În unele întreprinderi se studiază materialele din care sînt confecționate anumite piese ce se uzează rapid sub sarcină, luîndu-se măsuri pentru îmbunătățirea constructivă a pieselor de schimb executate, prin : întărirea părților slabe ale utilajului, fie modificînd forma diferitelor piese, fie înlocuind materialul din care sînt confecționate, fie aplicînd unora dintre ele tratamente speciale (călire, cimentare, cromare, cianurare etc.) ; sporirea rezistenței la uzură și a siguranței, atît a diferitelor piese, ansambluri, mecanisme, cît și a mașinii în ansamblu ; înlocuirea lagărelor prin rul-

REVIZII - REPARAȚII

menți; îmbunătățirea sistemului de ungere și a celui de răcire; îmbunătățirea organelor de transmisie;

3 — **simplificarea constructivă** a diferitelor elemente ale mașinilor;

4 — **simplificarea comenzilor**, prin reducerea numărului dispozitivelor de comandă și așezarea lor la îndemână; introducerea frînării, pentru scurtarea timpului de montare și demontare a pieselor ce se prelucrează; introducerea cuplurilor de blocare, pentru a evita comenzile greșite, accelerarea curselor de gol etc.;

5 — **automatizarea diferitelor mișcări**, în scopul de a ușura servirea mașinii (introducerea decuplării automate a mișcării de avans; reglarea automată a adâncimii de tăiere a sculei; măsurarea automată a piesei de prelucrat și oprirea mașinii când se ajunge în cimpul de toleranță). Automatizarea permite servirea simultană a mai multor mașini-unelte de un singur muncitor;

6 — **mecanizarea manipulării pieselor** ce se prelucrează (înlocuirea ridicării manuale a masei la mașinile de frezat și găurit, cu ridicare mecanică; dispozitive mecanice, magnetice, pneumatice etc. de fixare a piesei);

7 — **lărgirea caracteristicilor tehnologice**, prin: sporirea numărului de fusuri și suporturi care funcționează concomitent; folosirea ca un al doilea fus a păpușii fixe, la mașina de frezat orizontală; mărirea gabariturii admis al pieselor care se prelucrează; adaptarea de diferite dispozitive și mecanisme, existente la mașinile-unelte moderne, dar care lipsesc la mașinile mai vechi;

8 — **adaptarea mașinilor-unelte universale la nevoile producției de serie**, prin specializarea lor pentru anumite operații tehnologice sau prin modificarea dimensiunilor tehnologice (instalarea, la un strung obișnuit, a unui cap multiplu; modificări care să transforme mașina de găurit verticală în mașină de găurit multiplă, mașina de frezat în mașină de frezat prin copiere, mașina de frezat universală în mașină de frezat roți dințate etc.);

9 — **transformarea mașinilor-unelte învechite**, pentru a fi folosite, ca utilaje specializate, la operații cu alt caracter decât cel inițial (de exemplu, folosindu-se batiul și unele accesorii ale unui strung se poate realiza o mașină de broșat; se poate construi un dispozitiv de slefuire, prin utilizarea păpușii fixe de la un strung; în același mod se pot aleza găurile adânci etc.);

10 — **ușurarea, simplificarea, accelerarea reparațiilor ulterioare și reducerea costurilor**, în special prin standardizarea pieselor și subsansamblurilor. Prin standardizare se înțelege stabilirea anumitor dimensiuni, forme și calități pentru piesele și părțile componente ale unui agregat mai complex. Standardizarea reduce apreciabil volumul desenelor și munca de elaborare a planurilor, ușurează executarea lor, suprimă operații de ajustare, rectificare, alezare, reduce cantitatea de piese de rezervă stocate. Standardizarea lanțurilor cinematice ale mașinilor-unelte oferă posibilități foarte mari în această privință. Numărul de rotații al fusurilor poate fi același pentru cele mai diverse mașini-unelte (strunguri, mașini de găurit, de frezat ș.a.); prin urmare, subsansamblurile care formează linia principală a mașinilor de lucru pot fi standardizate pentru o serie întreagă de utilaje de anumite dimensiuni tip și de aceeași putere. Acest principiu poate fi aplicat și la variația valorilor avansurilor, la numărul lor, ca și la celelalte elemente ale mașinilor-unelte.

Înainte de a se trece la modernizare se face un calcul economic, comparându-se cheltuielile ce se vor face cu efectul preconizat al îmbunătățirilor tehnologice propuse; modernizarea nu trebuie făcută dacă nu este economică, nu garantează securitatea în exploatare și nu asigură precizia dorită.

Lucrările de modernizare cuprind, printre altele: selecția propunerilor; determinarea obiectivului modernizării; stabilirea volumului de lucrări; întocmirea devizului, a calculelor tehnice și economice; executarea schițelor și planurilor necesare; pregătirea tehnologică și materială;

alcătuirea graficului de lucru și planificarea în timp a crării de modernizare, în concordanță cu planul de reparație a mașinii-unelte respective. Planul și condițiile tehnice privind modernizarea unei mașini-unelte se elaborează de către atelierul de proiectare (care trebuie să cunoască bine destinația tehnologică a mașinii respective, fie la curent cu ultimele îmbunătățiri aduse în construcția mașinilor-unelte de către uzina constructoare respectiv precum și cu ultimele perfecționări în construcția utilajelor în general) și se execută de către atelierul de reparație sau atelierul de prototipuri și autoutilare. Toate modificările constructive aduse trebuie să fie înregistrate în fișele de reparații și în fișa mașinii-unelte.

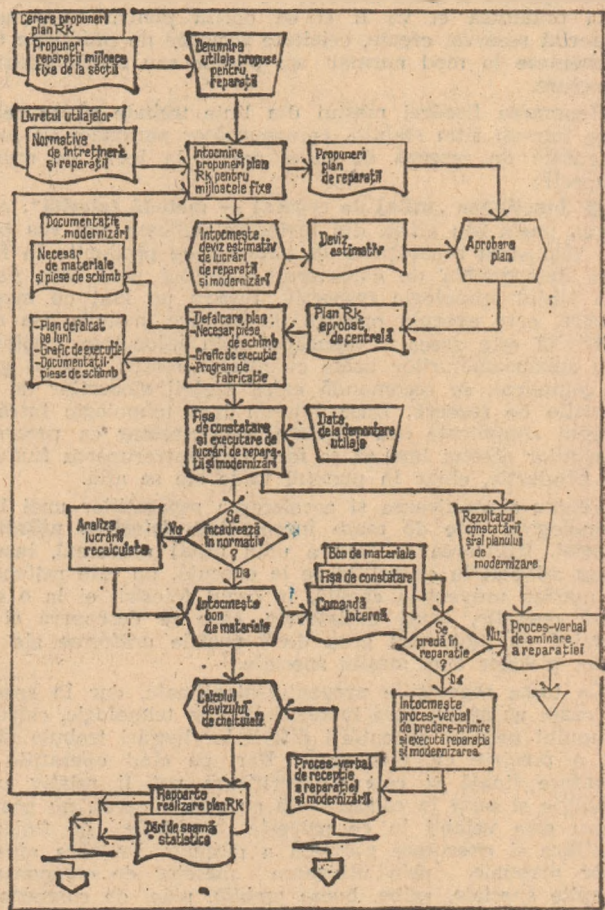


Fig. 6: Schema logică privind organizarea lucrărilor de reparații și de modernizare a utilajelor

În fig. 6 se prezintă schema logică privind reparația și modernizarea utilajelor; se observă datele de intrare, nominalizarea operațiilor ce se efectuează, în ce scop și la ce conduc.

Iulian CEAUȘU
expert în organizare și conducere
Academia „Ștefan Gheorghiu”

Redactor coordonator: Dorin CONSTANTINESCU

comerț exterior

Contractul economic de comision

Legea contractelor economice, după ce prin art. 72 instituie două tipuri de contracte economice menite să stabilească raporturile juridice dintre unitățile producătoare și întreprinderile de comerț exterior — contracte economice de comision și contracte economice de livrare pentru export — consacră primului tip de contract art. 73 și 74.

ELEMENTE DEFINITORII

Contractele economice de comision se caracterizează, așa cum rezultă din denumire, ca un contract de mandat imperfect, prin care unitatea producătoare — comitentă — împuternicește întreprinderea de comerț exterior — comisionară — să efectueze în nume propriu, dar pe seama comitentului, operațiuni comerciale privind desfășurarea, pe plan extern, a exporturilor sau a importurilor.

Așadar, obiectul acestui tip de contract economic nu-l constituie anumite mărfuri, ci stabilirea obligațiilor și drepturilor care revin părților contractante în cadrul mandatului pe care comitentul îl dă comisionarului privind operațiuni comerciale bine determinate; față de acest obiect al contractului, obligația comitentului cu privire la serviciile de specialitate prestate de comisionar constă din plata unui comision.

În actualul mecanism de comerț exterior, contractul economic de comision are o utilizare generalizată pentru desfășurarea operațiilor de import; în activitatea de export are o aplicație mai restrânsă, predominând în aceste operațiuni contractul economic, de livrări pentru export.

Față de obiectul contractului — prestarea unor servicii de specialitate de către comisionar —, evident, și elementele sale sînt diferite de cele privind contractele de livrare. Cu privire la acest aspect, Legea contractelor economice, la art. 73, prevede elemente obligatorii pe care trebuie să le conțină: a) operațiunile comerciale care urmează a se efectua în nume propriu de către întreprinderea de comerț exterior, pe seama unității economice care a împuternicit-o; b) condițiile de negociere a operațiunilor de comerț exterior și documentele tehnico-economice necesare îndeplinirii împuternicirii acordate; c) alte elemente pentru concretizarea desfășurării relațiilor dintre părți.

Potrivit unui contract de comision încheiat între o unitate beneficiară de import și o întreprindere de comerț exterior, comitentul se obligă:

— să prezinte comisionarului fișele tehnice pentru viză și înscriere în plan, la termenele și în condițiile prevăzute în dispozițiile normative în vigoare, cu indicarea standardelor, a normelor interne, ori a derogării obținute de la Consiliul de Miniștri, conform prevederilor Decretului nr. 686/1973, îngrijindu-se de asigurarea fondurilor necesare pentru plata importurilor;

— să avizeze în timp util oferta externă cea mai avantajoasă din punct de vedere tehnic și economic dintre ofertele prezentate de comisionar, astfel încît comisionarul să poată să transmită în termen comanda la extern sau să încheie contractul cu furnizorul extern;

— să acorde sprijinul tehnic de care comisionarul are nevoie și să clarifice toate problemele de ordin tehnic în vederea încheierii contractului extern;

— să comunice comisionarului dacă înțelege să asigure sau nu, pe timpul transportului, mărfurile care se contractează;

— să recepționeze mărfurile în conformitate cu clauzele contractului extern și să întocmească actele constatatoare conform acestui contract și dispozițiilor normative interne;

— în cazul constatării unor lipsuri cantitative și/sau calitative la mărfurile importate, să transmită actele de constatare comisionarului și să solicite reclamarea acestor lipsuri la furnizor;

— să plătească prețul mărfurilor importate, cheltuielile de circulație pe parcurs intern, cheltuielile de depozitare, manipulare, taxele de verificare și control în țară și comisionul convenit comisionarului;

— să acorde asistența tehnică de care are nevoie comisionarul în cadrul rezolvării reclamațiilor sau a litigiilor externe.

Prin același contract economic de comision, întreprinderea de comerț exterior comisionară se obligă:

— să prospecteze piața externă pentru a pune la dispoziție comitentului oferte corespunzătoare fișei tehnice, precum și documentația pe care o obține;

— să încheie contracte externe pe relații corespunzătoare acordurilor, în concordanță cu prevederile planului valutar, cu respectarea elementelor din fișa tehnică și a avizului comitentului, în condițiile și la prețurile cele mai favorabile, pe bază de analize și documentații de prețuri;

— să transmită comitentului elementele esențiale ale contractului extern sau copia acestuia, îndată ce se află în posesia lui;

— să urmărească executarea contractului extern din punct de vedere comercial și juridic;

— să dea instrucțiunile necesare organizațiilor competente pentru transportul și vămuirea mărfurilor, încheind, cînd este cazul, contractele aferente în contul comitentului;

— să efectueze plățile externe, întocmind formele necesare în acest scop;

— să întocmească formele privind decontarea internă conform dispozițiilor normative în vigoare;

— să transmită furnizorilor externi reclamațiile comitentului și să urmărească rezolvarea lor potrivit prevederilor contractului extern;

— să facă demersurile necesare direct sau prin intermediul organizațiilor de specialitate, pentru obținerea despăgubirilor convenite, în cazul degradării, distrugerii sau pierderii mărfurilor contractate, în timpul transportului lor, pe parcursul extern;

— să pună la dispoziția comitentului sumele încasate de la furnizorii externi în contul reclamațiilor, în termen de 5 zile de la primirea lor;

— să pună la dispoziția comitentului contravaloarea în lei a penalizărilor încasate de la furnizorii externi, potrivit reglementărilor legale în vigoare;

— să susțină și să apere drepturile și interesele comitentului rezultînd din contractul extern; în cazul cînd pretențiile părților din acest contract nu pot fi rezolvate pe cale amiabilă, comisionarul va susține și apăra drepturile și interesele comitentului în fața organelor arbitrale sau a instanțelor judecătorești competente, cu participarea delegaților împuterniciți ai comitentului, ori de cîte ori aceasta va fi cerută de către comitent sau de către comisionar.

Referitor la decontarea mărfurilor care fac obiectul contractelor comerciale internaționale de import, încheiate de întreprinderile importatoare, Legea contractelor economice, la art. 74, face o importantă precizare, potrivit căreia beneficiarii de importuri vor plăti întreprinderii de comerț exterior contravaloarea mărfurilor importate după vămuire.

Încălcarea obligațiilor asumate de părțile contractante atrag părții în culpă răspunderea contractuală; prin art. 80 din lege au fost instituite penalități specifice contractului de comision, care nu considerăm necesar să fie comentate.

CAZURI ȘI PRACTICĂ ARBITRALĂ

1. În cadrul rezolvării unui litigiu — a cărui soluție finală a fost dată prin Decizia primului arbitru de stat, nr. 2558/1974 — s-a stabilit că la cererea întreprinderii de comerț exterior, furnizorul extern a remis o ofertă cuprinzând parametrii dimensionali ai produselor. Oferta fiind trimisă beneficiarului de import, acesta a avizat-o ca fiind corespunzătoare necesităților sale. Fiind încheiat și executat contractul extern conform ofertei avizate, beneficiarul a refuzat să primească produsele și să achite contravaloarea lor pe motiv că ele n-au corespuns, totuși, dimensional, necesității sale. Acest refuz s-a considerat nejustificat deoarece, în speță, faptul că s-au contractat și importat produse în alte caracteristici decât cele necesare s-a datorat beneficiarului de import care este ținut să suporte consecințele culpei sale.

2. Speța pe care o rezumăm demonstrează că culpa privind încheierea necorespunzătoare a contractului extern aparține întreprinderii de comerț exterior comisionare. Într-un litigiu dintre reclamanta-beneficiară de import, Baza de aprovizionare și desfacere — M.I.M. și pârta I.C.E. Mecamoexportimport, alături de care a fost introdusă în cauză, ca a doua pârta, beneficiara efectivă, s-a statuat de către Arbitrajul de Stat Central că aceasta din urmă trebuie să suporte cheltuieli de arbitraj (întrucât, între timp, piesele necorespunzătoare din punct de vedere calitativ au fost valorificate, iar ca urmare pretențiile reclamantei au fost restrinse). Pârta II (beneficiara efectivă a importului) a formulat cerere de rearbitraj, susținând că greșit a fost obligată la plata cheltuielilor de arbitraj, deoarece nu are nici o culpă în importul pieselor necorespunzătoare, atâta timp cât prin fișa tehnică depusă comisionarei a nominalizat exact reperele pieselor de import.

Prin Decizia primului arbitru de stat nr. 1251/1976 s-a reținut ca fondată susținerea petiționarei, iar ca urmare a fost obligată la plată întreprinderea de comerț exterior comisionară, care în mod culpabil a contractat la extern piese neconforme cu fișele tehnice depuse de beneficiară și care exprimau nevoile reale ale acestora.

3. Împrejurarea că contractul comercial internațional de import se încheie în contul unității beneficiare are drept consecință faptul că aceasta nu poate formula pretenții împotriva comisionarei — întreprinderea de comerț exterior — pe simplul motiv că la recepție la lotul de marfă primit s-au constatat lipsuri cantitative sau defectiuni calitative, funcționale. Hotărârea Arbitrajului de Stat Central nr. 4710/1976, este deosebit de concludentă; în soluționarea unui litigiu, arbitrajul a reținut că reclamanta (beneficiară de produse din import) și-a întemeiat pretențiile pe contractul economic de comerț exterior pe bază de comision încheiat cu pârta (întreprinderea de comerț exterior), solicitând ca aceasta să fie obligată să-i plătească contravaloarea unor lipsuri cantitative constatate la primirea produselor de import.

Din prevederile contractului intern a rezultat că pârta nu avea calitatea de unitate furnizoare a produselor din import cu lipsuri cantitative constatate de reclamantă, ci calitatea de comisionară. „Ca atare — se reține în cuprinsul hotărârii — chiar în condițiile încheierii unor acte de constatare opozabile care atestă culpa furnizorului extern, pârta comisionară nu ar putea fi obligată la plată atâta vreme cât nu se dovedește că nu și-a îndeplinit obligațiile asumate prin contractul menționat“.

În speță, potrivit acestui contract, pârtei îi reveneau următoarele obligații invocate de către reclamantă în susținerea acțiunii sale: să transmită furnizorilor externi reclamațiile comitentului și să urmărească rezolvarea lor conform prevederilor contractului extern; să pună la dispoziția comitentului sumele încasate de la furnizorii externi în contul reclamațiilor în termen de 5 zile, de la obținerea lor; să susțină și să apere interesele comitentului, precum și drepturile acestuia rezultate din contractul extern —, dacă pretențiile părților din contractul extern nu pot fi rezolvate pe cale amiabilă. În acest sens, comisionarul are obligația să susțină și să apere drepturile și interesele comerciale și juridice ale comitentului în fața or-

ganelor de arbitraj și a instanțelor judecătorești comitente cu participarea delegaților impuțerniciți ai acestor ori de cîte ori aceasta va fi cerută de comitent sau comisionar.

Arbitrajul a reținut că nu există motive pentru angajarea răspunderii pârtei comisionare întrucât „din actele de sarului și din susținerile părților nu rezultă nici un element de natură să conducă la concluzia că la data intrăducerii acțiunii, precum și la data pronunțării hotărârii pârta nu ar fi executat obligațiile de mai sus“. În adevăr pârta comisionară a transmis reclamația, a stăruit pentru rezolvarea ei, dar nu a obținut nici o sumă pe care s-a transmis reclamantei comitente. Cît privește acțiunea furnizorului extern, pârta-comisionară și-a îndeplinit obligațiile ce-i reveneau, introducînd acțiune la organul de arbitraj competent, acțiune ce nu era soluționată la data pronunțării hotărârii la care ne referim.

Acest mod de a vedea este perfect întemeiat, fiind în concordanță cu principiul general în materia contractului de comision, principiul potrivit căruia comisionarul nu răspunde de îndeplinirea obligațiilor luate de terța persoană cu care a contractat. Tocmai în acest sens se califică în literatura de specialitate contractul de comision ca fiind un contract de mandat fără reprezentare: raportul juridic pe care-l încheie comisionarul are în realitate ca titular pe comitent.

4. O problemă ridicată de formularea pretențiilor pentru obținerea de la furnizorul extern a unei despăgubiri corespunzătoare privind lipsuri cantitative constatate de beneficiarul de import la primirea mărfii, este aceea a termenului în care reclamația trebuie înaintată importatorului. Împrejurarea că beneficiarul de import nu a cunoscut termenul în care comisionara, întreprinderea de comerț exterior importatoare, putea să ridice pretențiile în fața furnizorului extern, nu este de natură să absolve de răspundere pe beneficiarul-reclamant întârziat. Practica arbitrală s-a pronunțat constant în acest sens. Astfel, într-o speță înaintată spre soluționare Arbitrajului de Stat Central, reclamantul a cerut întreprinderii de comerț exterior importatoare, să o dezdăuneze cu contravaloarea lipsurilor cantitative constatate la marfa livrată. Respingîndu-i-se acțiunea, reclamantul, a susținut în cererea de rearbitraj introdusă, că nu a avut cunoștința de data cînd expiră termenul în care importatorul putea să-i transmită reclamația către furnizorul extern pentru obținerea pretențiilor sale.

Arbitrajul a reținut că termenul de reclamație pentru lipsurile cantitative, potrivit clauzelor din contractul extern pe care comisionarul îl încheiase cu partenerul străin era de 90 de zile, calculat de la data ieșirii mărfurilor din frontiera țării furnizorului. S-a mai reținut că în contractul de comision, încheiat între întreprinderea importatoare și beneficiarul de import, termenul în care acesta era ținut să-și formuleze reclamațiile pentru lipsurile cantitative era cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului de reclamație din contractul extern. Importatorul a făcut cunoscut beneficiarului intern toate aceste termene, în timp util. Dat fiind că reclamantul, deși aflat în posesia datelor necesare, nu și-a formulat pretențiile în termenul prescris, ci într-unul de 106 zile, pe bună dreptate cererea de rearbitraj a fost respinsă (Dec. P.A.S. nr. 1493/1976).

5. O problemă deosebită legată de momentul efectuării constatării lipsurilor cantitative sau calitative o prezintă importurile derulate prin unități beneficiare intermediare, beneficiarul contractual fiind o bază de aprovizionare. În asemenea situații se pune problema respectării întocmai a termenului extern de reclamații; cu alte cuvinte, se pune problema de asigurarea condițiilor necesare pentru efectuarea constatărilor într-un moment util în raport cu termenul de reclamație. În caz contrar, unitatea socialistă în culpă răspunde patrimonial; această susținere este confirmată de practica arbitrală. Prin Decizia primului arbitru de stat nr. 1300/1977, s-a reținut că termenul de reclamație de 3 luni prevăzut de Condițiile generale de livrare C.A.E.R. — aplicabil în raportul dintre unitatea importatoare și furnizorul extern — s-a pierdut din culpa bazei reclamante care nu a efectuat recepția produselor la primirea acestora. Respectivul produse au fost primite de

nitatea efectiv beneficiară în ultimele zile din cele 3 luni, și în practică nu mai era posibilă transmiterea reclamației în termen.

Ca urmare a faptului că reclamanta — bază de aprovizionare —, a avut cunoștință din actele ce i-au fost transmise de către întreprinderea de comerț exterior de faptul că importul se realiza conform Condițiile generale de livrare C.A.E.R., cunoscând, implicit, termenul de reclamație aplicabil, prin modul cum s-a comportat, a determinat pierderea posibilității de a se obține de la furnizorul extern reparația datorată pentru viciile calitative constatate la produsele livrate, a fost obligată prin hotărârea citată la suportarea prejudiciului în cauză.

6. Cheltuielile implicate de înlocuirea mărfii calitativ necorespunzătoare au făcut obiectul mai multor litigii soluționate de arbitrajul de stat. Într-o speță a cărei soluție a fost dată prin Hotărârea Arbitrajului de Stat Central, nr. 1381/1974, s-a statuat că întreprinderea de comerț exterior importatoare nu poate fi obligată la suportarea acestor taxe întrucât a întreprins toate demersurile pentru înlocuirea mărfii reclamate ca necorespunzătoare calitativ. Soluția a fost infirmată prin Decizia primului arbitru de stat nr. 2294/1974 pe considerentul că potrivit par. 32, pct. 2 din Condițiile generale de livrare C.A.E.R. 1968, toate cheltuielile de transport și de altă natură legate de returnarea și înlocuirea mărfurilor defecte se suportă de către furnizorul extern. Față de textul convenției, care are putere de normă de drept pentru părțile din contractul comercial internațional, întreprinderea de comerț exterior nu trebuia să-și considere îndeplinite obligațiile prin înlocuirea mărfii defecte, ea trebuia să recupereze și taxele de verificare în temeiul dispoziției normative citate, deoarece așa cum se reține în decizia amintită — „întreprinderile specializate de comerț exterior trebuiesc să ia toate măsurile și să depună toate diligențele nu numai de a încheia contractul extern la timp și în concordanță cu nevoile beneficiarului intern, dar și de a determina executarea celui contract în condițiile stabilite, urmărind pe parcurs modul cum are loc executarea, stăruind ca partenerul extern să-și respecte întocmai obligațiile asumate și valorificând împotriva lui toate drepturile ce i le conferă puterea obligatorie a contractului încheiat“.

7. Pentru ca lipsurile cantitative sau calitative să poată fi reclamate la calea ferată este obligatorie încheierea procesului-verbal comercial de constatare, instrumentat de reprezentantul legal al căii ferate. Încheierea procesului-verbal de constatare constituie o obligație legală a căii ferate, care rezidă atât din Convenția S.M.G.S. art. 28, paragraful 7, pct. 2, cât și din Convenția C.I.M., art. 45, paragraful 1. Procesul-verbal comercial (de constatare) trebuie să fie încheiat fără întârziere și, în măsura posibilității, în prezența destinatarului, iar din conținutul său să rezulte starea mărfii, greutatea acesteia, cauzele lipsurilor, momentul în care s-au produs etc. Refuzul neîntemeiat al căii ferate de a încheia procesul-verbal de constatare impus de convențiile menționate — potrivit practicii arbitrale, printre care Hotărârea nr. 4190/1973 a Arbitrajului de Stat Central —, atrage răspunderea acesteia, motivată pe faptul că prin neîncheierea documentului menționat se împiedică formularea de pretenții față de vânzătorul extern. Menționăm că pe lângă cele două convenții privind transporturile internaționale arătate, conținutul proceselor verbale de constatare este reglementat și de Prescripțiile internaționale pentru mărfuri (P.I.M.), aplicabile începând cu 1 ianuarie 1965 în cazul transporturilor care se efectuează sub imperiul Convenției C.I.M., precum și de Condițiile generale de livrare C.A.E.R. 1968/1975.

8. Cu privire la locul constatării lipsurilor cantitative sau calitative arătăm că, de regulă, aceasta are loc la frontieră, întreprinderea de comerț exterior sau unitatea beneficiară a importului fiind reprezentate de către I.S.T.E.I. Romtrans, în virtutea mandatului primit prin convențiile încheiate; în calitatea sa de mandatară, Romtrans are obligația să transmită procesele-verbale de constatare încheiate mandanților, pentru ca aceștia să formuleze reclamațiile și acțiunile în dezdăunare, în termen util, față de cei în culpă, potrivit celor expuse mai sus. Dacă lipsa a

fost constatată la frontieră, ca urmare a principiului potrivit căruia marfa se livrează beneficiarului de import franco frontiera română, întreprinderea de comerț exterior, parte în contractul extern, va pretinde de la comitent nu mai prețul cantității reale intrate în țară; acest punct de vedere a fost adoptat de Arbitrajul de Stat Central în mod consecvent (Hotărârea nr. 1185/1973).

9. O procedură specială a fost instituită cu privire la lipsurile care se constată la frontiera româno-sovietică, instituită prin Protocolul comisiei mixte feroviare de frontieră, din 1971, care prevede că recintărirea mărfurilor specificate se va face în prezența organelor S.J.D. (transportul având loc în vagoare sovietice); în absența reprezentanților S.J.D., nu pot fi semnate borderourile de transmitere și primire a mărfurilor; în situațiile în care această prevedere a protocolului a fost încălcată, organul arbitral a reținut răspunderea Căii Ferate Române, în raport cu beneficiarul de import (Dec. P.A.S. nr. 1975/1970 și Hot. Arbitrajului de Stat Central, nr. 3805/1973).

10. Prin Decizia primului arbitru de stat nr. 1340/1976, s-au adus precizări importante care ilustrează, totodată, preocuparea constantă a organelor arbitrale de a imprima, prin soluțiile pe care le pronunță, o atitudine activă întreprinderilor de comerț exterior. În acest sens, decizia cuprinde constatarea că pentru a se acționa furnizorul extern în legătură cu daunele datorate pentru nelivrarea produselor contractate nu este necesar ca întreprinderea de comerț exterior să primească un mandat expres din partea unității beneficiare. Această constatare — cu urmări patrimoniale privind răspunderea întreprinderii de comerț exterior — corespunde și cu sarcinile care, potrivit legii, revin acestor unități.

Un alt aspect asupra căruia s-a statuat prin decizia susmenționată privește posibilitatea de a se obține de la întreprinderea de comerț exterior daunele aferente neprimirii produselor din import, în cazul când aceste daune nu au fost realizate la extern. Dacă unitatea amintită a dat dovadă de pasivitate și nu a întreprins demersurile care, potrivit contractului extern, se impuneau pentru obținerea daunelor de la partenerul străin, este firesc ca respectivele daune să fie achitate unității beneficiare de către întreprinderea de comerț exterior, fără ca efectuarea acestor plăți să fie condiționată de încasarea daunelor de la partenerul extern. Corespunzător acestei practici, termenul de prescripție al acțiunii unității beneficiare — în cazul raporturilor de comision — începe să curgă nu de la expirarea datei când produsele trebuiau primite din import, ci de la data când se constată că întreprinderea de comerț exterior comisionară nu și-a îndeplinit obligațiile privind valorificarea pretențiilor corespunzătoare față de furnizorul extern. Desigur, această constatare nu poate fi făcută ori-când, ci se impune a fi efectuată la finele perioadei în care potrivit contractului pretențiile față de furnizorul extern trebuiau valorificate.

11. Prin acțiunea sa, o întreprindere beneficiară de import comitentă a solicitat ca să fie despăgubită pentru daunele suferite ca urmare a primirii unui lot de marfă necorespunzător. Arbitrajul a reținut că litigiul a fost ocazional de livrarea, din partea furnizorului străin, a unor produse necorespunzătoare calitativ. Acest furnizor, recunoscându-și vinovăția, a achitat bonificațiile stabilite, dar aceste bonificații nu au acoperit și cheltuielile prilejuite de arbitrajul litigiului, singurele pretenții care mai erau în discuție la data când arbitrajul a soluționat cauza.

Hotărârea prin care au fost respinse pretențiile unității beneficiare la plata cheltuielilor de arbitraj a fost menținută cu motivarea că nu se poate reține nici o culpă în sarcina întreprinderii de comerț exterior comisionare dat fiind că „această pirtă și-a îndeplinit corespunzător mandatul privind reclamarea lipsurilor calitative și obținerea bonificațiilor pentru remedierea mărfii, iar faptul neobținerii de la partenerul extern a daunelor echivalente cu cheltuielile de arbitraj, față de condițiile contractului extern, nu poate fi imputabil I.C.E. comisionare“ (Decizia P.A.S. nr. 3012/1978).

Considerăm soluția legală, deoarece întreprinderea de comerț exterior, neavând nici o contribuție la defectele de calitate pentru care s-au obținut bonificațiile, nu-și poate

vedea angajată răspunderea din moment ce a îndeplinit obligațiile care i-au revenit în calitatea de unitate comisionară.

12. În temeiul contractului economic de comision, întreprinderea de comerț exterior a importat magnetofoane. La destinație s-a constatat lipsa citorva magnetofoane, ceea ce a constituit obiectul acțiunii în daune a unității beneficiare față de importatoare, acțiune respinsă.

Unitatea beneficiară de import a formulat cerere de reabilitare. În legătură cu soluționarea acesteia, s-a apreciat că întreprinderea de comerț exterior și-a îndeplinit obligațiile ce-i reveneau din contractul de comision, transmitând în termen reclamația pentru lipsuri cu actele anexă necesare către furnizorul extern. Respingerea reclamației de furnizorul extern nu poate fi imputabilă întreprinderii importatoare, care răspunde numai pentru obligațiile sale proprii. Dacă furnizorul extern a respins neîntemeiat reclamația nu implică răspunderea importatoarei.

De aceea, s-a respins cererea de reabilitare (Dec. P.A.S. nr. 420/1980).

13. Întreprinderea de comerț exterior a cerut obligarea unității care a preluat produsele din import la plata penalităților de întârziere în plata prețului. Din analiza modului de preluare a produselor a rezultat că încheierea contractului de comision s-a făcut cu altă unitate. Ministerul de resort a dispus ca produsele să-i fie predate unității pârte, fără să se încheie un nou contract. Între unitatea pârte și întreprinderea de comerț exterior neexistând raporturi contractuale, s-a respins acțiunea pentru plata penalităților (Dec. P.A.S. nr. 419/1980).

14. Arbitrajul a admis acțiunea în daune formulată de unitatea beneficiară de import față de întreprinderea de comerț exterior pentru plata pieselor lipsă la produsele importate. Obligarea întreprinderii pârte la daune a fost determinată de faptul că aceasta nu a predat beneficiarei scrisoarea de trăsură internațională, deși acest document i-a fost solicitat. Or, conform art. 28 din S.M.G.S. pentru acțiunea îndreptată față de M.T.Tc. este necesară scrisoarea de trăsură internațională, precum și procesul-verbal comercial încheiat la destinație, documente de care beneficiara de import a fost lipsită datorită pasivității importatoarei (Dec. P.A.S. nr. 351/1980).

15. Este bine cunoscut că termenul de reclamație la extern curge de la data stabilită prin contractul extern. De pildă, termenul de reclamație calitativ începe să curgă de la data vămii produselor la frontiera română. În cazul viciilor ascunse, descoperite ulterior importării produselor, la o dată când termenul de reclamație la extern s-a împlinit, consecințele pierderii reclamației la extern se suportă de unitatea care era titularul dreptului de proprietate sau de administrare directă asupra produselor la data când a expirat termenul de formulare a reclamației. Această regulă nu se aplică în situația în care pierderea termenului de reclamație este consecința culpei uneia dintre părți. De pildă, baza de aprovizionare și desfacere primește din import produsele la o dată când nu expirase decât 1/10 din termenul de reclamație, dar, păstrând produsele în depozit timp îndelungat, le transmite unității beneficiare la o dată când mai rămăseseră doar 5 zile până la expirarea termenului de reclamație. Fiind practic imposibil să se descopere viciile ascunse și să se facă, în 5 zile, comunicarea datelor și actelor necesare introducerii reclamației la extern, consecințele pierderii dreptului la reclamație se suportă de către baza în culpă.

În unele situații, pentru a se salva bunele relații comerciale, furnizorul extern nu înțelege să se prevaleze de tardivitatea reclamației, ci o rezolvă în fond. Explicația unei asemenea atitudini rezidă în natura relațiilor comerciale internaționale. În asemenea situații, întârzierea în transmiterea datelor și actelor necesare formulării reclamației rămâne, de regulă, fără consecințe pe plan patrimonial. Uneori, în astfel de cazuri, furnizorul extern să achite numai o parte din suma pretinsă cu titlu de daune. Pentru diferența neachitată, nu există posibilități de acționare a furnizorului extern, întrucât acesta s-ar prevala cu succes de tardivitatea reclamației. Ca atare, așa cum s-a reținut

și prin Decizia primului arbitru de stat nr. 2914/1978, darea neobținută se suportă de către partea în culpă pentru transmiterea tardivă a reclamației.

16. Întreprinderea A comitentă a solicitat, prin acțiune formulată ca întreprinderea de comerț exterior B, comisionară, să fie obligată la plata daunelor survenite din cauza calității necorespunzătoare a unor produse primite din import. Prin hotărârea nr. 4808/1978 a Arbitrajului de Stat Central, dată în soluționarea litigiului se arată:

„Analizându-se pretențiile reclamantei, se reține că între părți există raporturi de comision, iar nu de furnizare astfel că pârta nu poate să fie obligată la restituirea viciilor produselor în discuție pentru simplul fapt al necorespunderii lor calitative. Într-adevăr, unitatea de comerț exterior comisionară răspunde numai pentru neîndeplinirea obligațiilor care îi revin în această calitate. Ea nu răspunde pentru faptele imputabile furnizorului străin pentru care și livrarea necorespunzătoare calitativ.

Analizându-se modul cum pârta s-a conformat îndatoririlor sale de unitate comisionară, se constată că după ce la 14 august 1978 a primit de la reclamantă toate datele necesare reclamației, a formulat reclamația la extern în ziua de 5 septembrie 1978, a revenit la 15 septembrie 1978 obținând de la acest furnizor răspunsul din 12 octombrie 1978 prin care se comunică faptul că a transmis reclamația producătorului, urmind să facă o nouă comunicare în funcție de răspunsul acestuia. La 3 noiembrie 1978 pârta a făcut o nouă venire.

Din cele învederate rezultă că pârta a îndeplinit în mod corespunzător îndatoririle care i-au revenit în legătură cu transmiterea reclamației la extern. Susținerea reclamantei că s-ar putea reține o asemenea îndeplinire a îndatoririlor numai dacă furnizorul extern ar fi fost acționat de pârta pe cale arbitrală, nu poate fi primită. Într-adevăr, față de data transmiterii reclamației și a răspunsului primit, nu era cazul introducerii acțiunii împotriva furnizorului străin.

De asemenea, nu este cazul amânării soluționării litigiului de față până la primirea răspunsului definitiv de la furnizorul extern întrucât așa cum s-a reținut, până în prezent pârta și-a îndeplinit în mod corespunzător obligațiile ce-i reveneau. Dacă în viitor, față de faptele juridice ce ar surveni, pârta nu și-ar îndeplini îndatoririle (de pildă, nu ar introduce acțiunea împotriva furnizorului extern vinovat de rezolvarea negativă a reclamației), reclamanta are deschisă calea unei noi acțiuni, având ca obiect daunele ce i s-au cauzat prin neîndeplinirea acestor îndatoriri.

Prin considerentele reproduse se demonstrează că, atâta vreme cât nu s-a constatat neîndeplinirea culpabilă de către întreprinderea de comerț exterior a vreunei obligații ce-i revine în calitate de unitate comisionară, nu există temei pentru angajarea răspunderii sale și nici nu se justifică introducerea acțiunii la arbitraj. Abia din momentul încălcării culpabile a acestor obligații se naște dreptul la acțiune și deci, îndreptățirea formulării pretențiilor.

dr. AL. DETEȘAN

contract economic

Din nou despre executarea cu anticipație

Potrivit art. 40 lit. a din Legea contractelor economice „livrarea produselor cu anticipație se poate face numai cu acordul părților, dat prealabil fiecărei livrări“. Această prevedere constituie cadrul legal de organizare de către părți a livrărilor în avans, în limitele actelor de planificare.

După cum rezultă, livrarea înainte de termenele stabilite la încheierea contractului se poate realiza cu acordul părților. Îndeplinirea acestei cerințe este necesară întrucât numai unitatea furnizoare poate aprecia posibilitatea acestei livrări, după cum și unitatea beneficiară exclusiv constată utilitatea produselor ce-i sînt livrate înainte de termen. O livrare anticipată, în mod unilateral nu se poate realiza.

bilindu-se, prin art. 40 lit. b din Legea contractelor economice că, beneficiarul poate refuza primirea produselor până termen dacă este în „imposibilitatea de a le folosi” — ultă per a contrario — că refuzul său de a primi livrarea în avans nu trebuie să fie justificat sau condiționat. În vorba de acordul părților nici beneficiarul nu-i poate pune furnizorului livrarea anticipată. Furnizorul nu poartă răspundere pentru neacceptarea unei propuneri a beneficiarului de a-i livra în avans.

Acordul părților trebuie să se realizeze „prealabil fiecărei livrări”. Această precizare are rolul de a evita consecințele pedierii produselor la întimplare, fără a exista certitudinea exprimată prin acordul beneficiarului că acesta va primi produsele. Odată ajuns la beneficiar, fără acordul prealabil, acesta poate accepta produsele dacă apreciază că îi sînt necesare și le poate da o folosire utilă. Când unitatea beneficiară a primit produsele pe care nu le acceptă în avans, are obligația, în temeiul principiului colaborării, de a prelua produsele în custodia sa. Cheltuielile eterminate de depozitare și păstrare, precum și orice diminuare inerentă produselor vor fi suportate de furnizor. Produsele vor rămîne în custodie pînă la împlinirea termenului contractual sau pînă la folosirea lor de către beneficiar — ceea ce echivalează cu acceptarea livrării anticipate. Trecerea produselor în custodie urmează să fie dovedită de beneficiar. În lipsa dovezilor legale de trecere a produselor în custodie, se prezumă că tacit unitatea beneficiară a acceptat livrarea anticipată. Dacă termenul de livrare a fost stabilit la 30 martie, iar executarea contractului s-a făcut la începutul aceleiași luni, unitatea beneficiară a întîrziat în plata prețului așteptînd împlinirea termenului inițial, fiindcă „nu face dovada că a preluat produsele în custodie”. (Decizia P.A.S. nr. 3083/1979).

Acordul urmează să se realizeze prealabil fiecărei livrări, dar nimic nu împiedică părțile să stabilească o singură dată condițiile și limitele realizării anticipate a mai multor livrări. Din cerința realizării acordului pentru fiecare livrare mai trebuie înțeles că realizarea unei livrări anticipate nu are nici o influență asupra termenelor următoare. De pildă, termenele de livrare au fost stabilite pentru zilele de 15 și 25 din fiecare lună. Acceptarea la 5 aprilie a produselor programate pentru 15 aprilie nu modifică cu nimic termenele următoare.

Executarea înainte de termen, prin acordul părților, echivalează cu un nou termen contractual, cu toate consecințele livrării la termen. Acordul beneficiarului fiind un factor de organizare a livrării, acesta răspunde dacă, deși a acceptat livrarea în avans nu și-a îndeplinit obligațiile ce-i reveneau în legătură cu preluarea produselor. Deși unitatea beneficiară, pîrîtă într-un litigiu arbitral, acceptase livrarea în avans nu s-a mai prezentat să ridice produsele. Fiind produse perisabile, unitatea furnizoare le-a dat altă utilizare, iar beneficiara a fost obligată să-i plătească daune reprezentînd diferența pînă la prețul de livrare a produselor (Decizia P.A.S. nr. 89/1980). Alte consecințe ale livrării cu anticipație decurg din caracterul imperativ al normelor care le reglementează. Printr-o asemenea normă, Legea finanțelor interzice livrarea de produse, executarea de lucrări și prestarea de servicii între unitățile socialiste pe credit. (art. 156). Or, dacă beneficiarul n-ar achita produsele după data livrării în avans și ar aștepta împlinirea termenului inițial, în acest interval ar exista o livrare pe credit. Datorită acestei reglementări a plăților între organizațiile socialiste, beneficiarul nu poate da un acord parțial, limitat numai la primirea produselor, fără a-și asuma și obligația de a le plăti imediat după primirea lor, potrivit normelor ce reglementează plățile între unitățile socialiste. Întîrzierea în plată, după preluarea produselor în avans se sancționează cu penalități de întîrziere în plata prețului. (Decizia P.A.S. nr. 3083/1979). Soluția este conformă și dispozițiilor Legii finanțelor nr. 9/1972 — prin care beneficiarul este obligat să efectueze plata „după preluarea și recepția produselor”. Decî faptul juridic ce determină obligația de plată a prețului îi constituie preluarea produselor fără a se preciza și momentul cînd se realizează această operațiune. Primirea produselor în avans, presupunînd și folosirea lor, momentul inițial al termenelor de garanție se consideră de la data livrării anticipate.

Prezintă interes practic a distinge între livrarea cu anticipație și modificarea termenelor contractuale în temeiul art. 29 din Legea contractelor economice. Prin această dispoziție părțile au posibilitatea să stabilească „modificări în prevederile contractelor încheiate” — inclusiv deci, în privința termenelor, dar „partea care a solicitat modificarea suportă consecințele patrimoniale ce decurg din acestea”. Considerăm că, în principiu, livrarea cu anticipație constituie o prevedere specială referitoare la livrarea produselor la o altă dată decît cea stabilită inițial prin contract, fără a fi o modificare. De aceea, beneficiarul care a primit produsele cu anticipație nu i-ar putea cere unității furnizoare acoperirea cheltuielilor pe care le-a avut din această cauză, considerînd-o „parte care a solicitat modificarea”. Evitarea acestor cheltuieli se poate realiza prin refuzul primirii produselor înainte de termenul contractual sau prin întocmirea formelor de trecere în custodie. Totuși, părțile prin acordul lor pot realiza o livrare anticipată și printr-o modificare propriu-zisă a contractului. În această ipoteză, stabilirea noului termen urmează să se realizeze printr-o convenție expresă a părților, deoarece modificarea contractului se stabilește „în formă scrisă” (art. 24, alin. 3, Legea contractelor economice). Aceasta oferă părților posibilitatea să-și exprime interesele ce impun modificarea termenelor și, totodată să aibă, cel puțin reprezentarea consecințelor patrimoniale pe care le poate avea livrarea înainte de termen.

M. PASCU

raporturi de muncă

Rolul comisiei de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă

Potrivit art. 41 din Legea nr. 5/6 iulie 1978, cu privire la organizarea și conducerea unităților socialiste de stat, sub conducerea consiliului oamenilor muncii în întreprinderile de producție se organizează și funcționează comisiile pe domenii, printre acestea fiind și comisia de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă.

De asemenea, art. 8 din Legea nr. 12/21 octombrie 1971, privind încadrarea și promovarea în muncă a personalului din unitățile socialiste de stat, stabilește funcționarea a două comisii :

— comisia tehnică de încadrare și promovare a muncitorilor ;

— comisia de încadrare și promovare a personalului tehnic, economic, de altă specialitate și administrativ.

Aceiași lege prevede la art. 19 că pentru acordarea aprecierilor și calificativelor anuale (elemente ce se au în vedere la încadrare și promovare) organul colectiv de conducere al unității trebuie să stabilească un colectiv.

Pe de altă parte, art. 16 din Legea nr. 2/18 martie 1971, privind perfecționarea pregătirii profesionale a personalului din unitățile socialiste stabilește obligația constituirii unor colective de specialiști care să acorde sprijin organelor de conducere în domeniul reglementat de acest act normativ.

Din enunțarea dispozițiilor legale de mai sus se desprinde clar faptul că organismele la care se referă (denumite comisii sau colective) au toate contingentă cu activitatea de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă.

Se pune însă problema dacă dispozițiile respective cuprinse în Legea nr. 12/1971 și Legea nr. 2/1971, mai sînt sau nu în vigoare după apariția Legii nr. 5/1978 sau, cu alte cuvinte, dacă comisiile și colectivele instituite prin aceste acte normative coexistă sau nu cu comisia de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă reglementată prin Legea nr. 5/1978.

Răspunsul, departe de a avea numai un caracter teoretic, implică importante consecințe de ordin practic, mai ales în ce privește încadrarea și promovarea în muncă. În literatura de specialitate s-a susținut, de exemplu, că în situația în care comisiile prevăzute de Legea nr. 12/1971, nu au lucrat în componența legală, examenul sau concursul este nul în mod absolut, iar nulitatea nici nu este remediabilă. Ca o consecință, va fi nulă absolut și încadrarea sau promovarea în muncă (S. himpu, I.T. Ștefănescu, S. Beligrădeanu, Gh. Mohanu — Dreptul muncii — Tratat — Editura științifică și enciclopedică — București 1978, vol. I, pagina 216).

Credem că există suficiente argumente pentru a susține că prin Legea nr. 5/1978 a fost constituită o singură comisie care a preluat atribuțiile comisiilor și colectivelor prevăzute de Legea nr. 12/1971 și Legea nr. 2/1971.

Examinând textele la care am făcut referire rezultă în primul rând că atât Legea nr. 12/1971 și Legea nr. 2/1971, cât și Legea nr. 5/1978, subordonează comisiile (colectivele) respective organului colectiv de conducere al unității. Într-adevăr, alin. 3 al art. 8 din Legea nr. 12/1971 stabilește că „organul de conducere colectivă al unității poate înființa comisii separate pe secții sau sectoare, în funcție de necesități”; colectivul pentru aprecierile și calificativele anuale este „stabilit de organul de conducere colectivă al unității” (art. 19 din Legea nr. 12/1971); componența colectivelor de specialiști prevăzute de art. 16 din Legea nr. 2/1971 „se aprobă de către organul de conducere colectivă al fiecărei unități socialiste”, iar comisia de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă „se organizează și funcționează” sub conducerea consiliului oamenilor muncii (art. 41 din Legea nr. 5/1978).

În al doilea rând, intenția de unificare a legiuitorului rezultă în mod clar și din compararea atribuțiilor comisiilor (colectivelor) prevăzute de Legea nr. 12/1971 și Legea nr. 2/1971 pe de o parte și comisia prevăzută de Legea nr. 5/1978, pe de altă parte, astfel:

— potrivit art. 8 alin. 4 din Legea nr. 12/1971, examenul sau concursul se țin în fața comisiilor prevăzute la alin. 1, iar aliniatul final obligă aceste comisii să prezinte conducerii unității lista candidaților reușiți; aceleași atribuții sînt cuprinse (într-o formulare mai completă) în anexa 2 la Legea nr. 5/1978, privitoare la comisia la care ne referim, în sensul că aceasta „răspunde de buna desfășurare a examenelor sau concursurilor pentru încadrarea și promovarea în muncă...” (lit. k) și „prezintă organelor de conducere colectivă rezultatele examenelor sau concursurilor” (lit. l);

— potrivit art. 19 din Legea nr. 12/1971 „aprecierile și calificativele se acordă — la propunerea șefului compartimentului de muncă respectiv — de către un colectiv stabilit de organul de conducere colectivă”; aceeași atribuție se regăsește la litera m din anexa la Legea nr. 5/1978 cu următoarea formulare: „răspunde, împreună cu șefii compartimentelor de muncă, de activitatea de acordare a calificativelor anuale”;

— potrivit art. 16 din Legea nr. 2/1971, colectivele de specialiști „acordă sprijin organelor de conducere din unități în elaborarea planului anual și de perspectivă pentru perfecționarea pregătirii profesionale a personalului încadrat în muncă, în stabilirea formelor, tematicii și metodologiei de desfășurare a programelor organizate în acest scop”; aceleași atribuții sînt cuprinse în anexa la Legea nr. 5/1978 avînd următoarea redactare: „participă la elaborarea proiectului planului anual, cincinal și de perspectivă pentru pregătirea și perfecționarea profesională a personalului” (lit. a) și „propune formele, tematicile și metodologia de desfășurare a programelor pentru pregătirea și perfecționarea profesională” (lit. b).

Asemănările sînt atât de evidente încît ne scutesc de orice comentarii.

În al treilea rând, punctul de vedere exprimat este în concordanță și cu cerința permanentă de perfecționare a legislației noastre. Într-adevăr, este mai rațional să considerăm că legiuitorul, prin adoptarea Legii nr. 5/1978, a înțeles să constituie o singură comisie de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă, asigurînd astfel un cadru organizatoric și de atribuții unitar în domeniile respective, decît să admitem că această comisie s-ar adăuga celor deja

existente potrivit actelor normative anterioare. O asemenea coexistență este greu de imaginat și în raport de exercitarea atribuțiilor, asemănarea pînă aproape de identitate unora dintre ele putînd genera paralelisme de nedorit.

Dacă la cele de mai sus adăugăm și faptul că în conformitate cu art. 9 din Legea nr. 5/1978 se abrogă „orice alt dispoziții contrare”, putem conchide că au fost abrogate implicit prevederile art. 8 și art. 19 alin. 1 din Legea nr. 12/1971, precum și art. 16 din Legea nr. 2/1971.

Mai rămîne de examinat problema componenței comisiei de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă (pentru a evita nulitățile la care ne-am referit mai sus). Considerăm că față de atribuțiile prevăzute în anexa 2 la Legea nr. 5/1978, nici cel puțin orientativ nu putem pleca de la componența celor două comisii astfel cum a fost reglementată prin art. 8 alin. 1 al Legii nr. 12/1971, aceasta fiind neîndestulătoare.

Este adevărat că, pentru a se asigura respectarea prevederilor Legii nr. 12/1971, care consacră drept principiu încadrarea și promovarea pe bază de examen sau concurs, organul colectiv de conducere va trebui, la stabilirea membrilor comisiei, să-i asigure o componență la un anumit nivel de tehnicitate pentru a fi în măsură să examineze candidații la încadrare sau promovare și să aprecieze obiectiv și în cunoștință de cauză gradul de pregătire al acestora. Dar tot atât de adevărat este și faptul că cei desemnați de a face parte din comisie trebuie să întrunească și alte calități pentru a răspunde tuturor atribuțiilor fixate prin lege.

Ar fi înutil să încercăm a înfățișa un model de componență al comisiei de pregătire și perfecționare, încadrare și promovare în muncă. Organele colective de conducere ale unităților — înființate de aproape 10 ani — au experiența și maturitatea necesare alcătuirii acestei comisii în așa fel încît — prin activitatea ei — să asigure respectarea strictă a legii în domeniul respectiv.

Gheorghe DAN

transporturi

Prestațiile de expediție și camionaj efectuate de E. C. M. — C. F. R.

Contractele de prestații pe care secțiile de expediție, camionaj și mecanizare din cadrul regiunilor de căi ferate le încheie cu unitățile socialiste beneficiare au ca obiect efectuarea operațiunilor de manipulare, transport și expediere a mărfurilor vagonabile, coletărie, mesagerie, containere și transcontainere de la depozitele unităților beneficiare pînă la stațiile de cale ferată care le deservesc și invers.

Dintre obligațiile și drepturile care revin părților în cadrul acestui contract cu obiect complex, vom stăruia, în cele ce urmează, asupra aceluia care au influență directă în stabilirea răspunderii părților contractante.

Executantul E.C.M. — C.F.R. se obligă să execute operațiunile la care se angajează numai în anumite limite determinate de următoarele elemente:

1. Cantitatea contractată. Este vorba de volumul de mărfuri la a cărui manipulare se angajează executantul. Această cantitate se stabilește, cu ocazia încheierii contractului, în funcție de necesitățile unității beneficiare determinate de planul său de aprovizionare și cel de desfacere. Așa cum s-a precizat și prin Decizia primului arbitru de stat nr. 1800/1987, „cantitățile constituind unul din elementele esențiale ale contractului, ele trebuie determinate în momentul încheierii contractului, neputîndu-se da o cifră informativă.

În situația în care beneficiara solicită ulterior încheierea contractului, efectuarea unor transporturi suplimentare ne cuprinse în contract, ..unitatea de transport nu are obli-

...ia de a executa aceste transporturi decît în limita posibilităților”.

2. Felul mărfurilor ce urmează a se manipula, transporta și expedia. Este al doilea element care — pe lângă cantitativ — delimitează obligațiile unității executante. Unele mărfuri, prin natura sau dimensiunile lor, nu pot manipula de către E.C.M. — C.F.R. Astfel, într-un asemenea contract de prestații s-a prevăzut, de pildă, că nu este obiectul contractului coletele mai grele de 500 kg, cele mai lungi de 8 metri, cele care depășesc gabaritul rutier, capacitatea de transport a mijloacelor auto, cit și a celor de manipulare ale executantului, mărfurile care se transportă în stare vărsată (vrac), precum și produsele lichide care se ivesc în vagoane, cazane sau recipiente.

Delimitarea în acest fel a obiectului contractului are repercusiuni majore asupra răspunderii părților în cazul cînd mărfurile sosite pe adresa unității beneficiare nu sînt descărcate în termen, producîndu-se, din această cauză, detentarea lor sau depășirea termenelor tarifare de descărcare a vagoanelor.

Pentru ceea ce depășește obiectul contractului, fie sub raportul cantității, fie sub acela al felului mărfurilor, nu poate fi angajată răspunderea executantului.

În legătură cu taxele de locații aplicabile în cazul depășirii termenelor tarifare de descărcare, este de menționat că unitățile E.C.M. — C.F.R. sînt lipsite de personalitate juridică, ele funcționînd în cadrul regionalelor de căi ferate. Datorită acestui fapt, în litigiile avînd ca obiect plata taxelor de locații, unitățile pîrte pot invoca faptul că descărcarea cu întîrziere a vagoanelor s-a datorat chiar regionalei de căi ferate reclamantă care, prin unitatea sa E.C.M. — C.F.R. nu a îndeplinit obligațiile contractuale asumate. În măsura în care sînt întemeiate, asemenea apărări pot duce la respingerea pretențiilor la taxe de locații întrucît, prin ipoteză, regionala de căi ferate reclamantă reprezintă, pe plan juridic, aînt sectorul de exploatare feroviară cît și unitatea E.C.M. — C.F.R. pe care o are în subordine. Întrucît

nedescărcarea în termen a vagoanelor se datorează, într-adevăr, neîndeplinirii obligațiilor contractuale asumate de E.C.M. — C.F.R., regionala de căi ferate nu este îndreptățită să obțină taxele de locații aferente.

În legătură cu momentul constatării eventualelor lipsuri cantitative sau calitative, sînt relevante următoarele clauze înscrise în unele contracte de prestații încheiate cu E.C.M. — C.F.R.: „Pentru mărfurile vagonabile sosite, prestațiile se efectuează după ce în prealabil destinatarul a identificat și primit transportul în stația de deschidere a vagonului”.

Deci, în conformitate cu această clauză, în cazul mărfurilor sosite în vagoane complete, inițiativa și răspunderea pentru constatarea opozabilă a lipsurilor la care ne-am referit revin unității beneficiare care, în acest scop trebuie avizată asupra sosirii vagoanelor.

Asemenea clauze, corespund, după părerea noastră, modului cum este organizată recepția mărfurilor potrivit Regulamentului aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 ca și necesității ca verificarea cantitativă și calitativă la deschiderea vagoanelor să nu se facă exclusiv de către organe din cadrul regionalei de căi ferate respective.

De asemenea, ni se pare indicat ca, în momentul descărcării vagonului, să se facă constatarea opozabilă a lipsurilor ce există la acea dată, întrucît asemenea lipsuri pot fi imputabile nu numai cărașului feroviar, dar și furnizorului-expeditor.

Pentru lipsurile produse ulterior acestui moment și pînă la predarea mărfurilor de către secția de expediție, camionaj și mecanizare la depozitul unității beneficiare, răspunderea nu poate reveni decît E.C.M. — C.F.R. care exercită baza de fapt și juridică asupra mărfurilor sosite în vagoane complete.

I. ICZKOVITS

Întrebări și răspunsuri

● **GHEORGHE LINCAN, București** — Legea nr. 23/1969, astfel cum a fost modificată prin Legea nr. 3/1973, n-a suferit noi modificări în anul 1977, astfel că — pînă la modificarea Codului penal — art. 86 rînd 3 se aplică conform cu reglementarea susmenționată. Măsurile luate corespund prevederilor legale.

● **ANTON JERCAN, Brașov** — În scrisoarea dv. se face o confuzie între lucrătorul comercial — care face parte din categoria personalului operaativ — și operator perforator, controlor date și operator calculator, funcții din categoria personalului de specialitate. Funcția de lucrător comercial nu este echivalentă cu funcțiile de specialitate susmenționate.

● **MIHAELA STRÎMBEI, București** — În cazul promovării dv. din funcția de secretar-dactilograf principal în aceea de contabil, care face parte din categoria personalului de specialitate economică, vi se vor aplica prevederile art. 33 alin. 3 din Legea nr. 57/1974, în sensul că veți beneficia de o clasă de retribuție în plus față de retribuția avută înainte de promovare.

● **MELANIA SĂMĂRGHITAN, comuna Bran, Brașov** — Întrucît înainte de absolvirea cursului de informatică ați prestat o activitate de aproape patru ani, trebuia să fiți încadrată ca operator, la nivelul de bază și nu la nivelul anului I de activitate. La stabilirea retribuției puteți solicita și aplicarea prevederilor Decretului nr. 100/1979, unitatea putîndu-vă stabili o retribuție apropiată sau cel mult egală cu aceea avută anterior, dacă retribuția la nivelul de bază al funcției de operator este mai mică.

● **LUCIA MARIN, București** — Conform art. 7 din Legea nr. 12/1971 promovarea în muncă a personalului se face pe bază de examen sau concurs. Concursul se organizează atunci cînd pentru ocuparea unui post vacant sînt mai mulți candidați. Din scrisoarea dv. nu rezultă că în unitatea unde lucrați ar fi un post vacant. Postul pe care-l ocupați este prevăzut în schema unității ca economist principal, dv. deținînd însă funcția de economist. În această situație, îndeplinind condițiile de studii și vechime minimă în specialitate, puteți solicita prezentarea la examen, pentru eventuala promovare în funcție.

● **UNITATEA ECONOMICĂ INTERCOOPERATISTĂ CU PROFIL INDUSTRIAL Galați** — Legea nr. 12/1971 este în vigoare, astfel că în funcția de șef atelier producție pot fi încadrați (conform pct. 21 din anexa 2 la lege) și maiștri, precum și absolvenții învățămîntului mediu care au îndeplinit funcții tehnice (9, 8 sau 6 ani — după caz). Nu există o contradicție între Legea nr. 57/1974 (anexa nr. II) și anexa II din Decretul nr. 188/1977 care precizează clasele de retribuție pentru personalul care ocupă această funcție, avînd studii superioare. Pentru maiștri și absolvenții învățămîntului mediu retribuția cuvenită se micșorează în mod corespunzător prevederilor Decretului nr. 100/1979.

● **MIHAI CONSTANTIN, Rm. Vilcea** — Conform art. 68 din Legea nr. 12/1971 persoanele care ou ocupat la apariția legii funcții fără să îndeplinească condițiile de studii sau vechime, pot ocupa în continuare aceste funcții sau altele echivalente, dacă își îndeplinesc în mod corespunzător sarcinile ce le revin. Aprecierea asupra calității muncii este de competența conducerii unității. Retribuția cuvenită, conform Decretului nr. 100/1979, este cu două clase de retribuție inferioară retribuției prevăzute pentru funcția de execuție, ocupată de un cadru-absolvent, cu diplomă, a învățămîntului superior.

VĂ PREZENTĂM:

TRANSFORMATORUL SPECIAL DESTINAT ALIMENTĂRII CUPTOARELOR ELECTRICE CU ARC DE 100 TONE

Construit la Întreprinderea „Electroputere” din Craiova, transformatorul special destinat alimentării cuptoarelor electrice cu arc de 100 tone este destinat să funcționeze în interiorul clădirilor, în hale industriale, în locuri protejate cu temperaturi ale mediului ambiant variind între 0°C și +40°C. Temperatura maximă a apei utilizată pentru răcirea transformatorului este de +32°C.

Cuva este de tip cu capac, executată din tablă de oțel în construcție sudată, consolidată cu nervuri, fiind dimensionată să reziste la un vid de 40 torri.

Miezul este de tip cu coloane din tablă silicioasă laminată la rece, izolată cu carlit. Rigiditatea coloanelor și jugurilor se face prin strângerea lor cu ajutorul unui sistem de strângere din benzi de sticlă.

Înfășurările sînt executate din conductor de aluminiu și cupru. Sînt proiectate să reziste la eforturi electrodinamice și termice de scurtcircuit și la undele de șoc de tensiune. Execuția înfășurării de înaltă tensiune permite funcționarea în două tipuri de conexiuni: triunghi sau stea.

Trecerea de la o conexiune la alta se poate face local sau de la distanță, manual sau automat, dar în absența tensiunii de alimentare.

Reglajul tensiunii secundare se realizează prin modificarea inducției cu arzătorul comutatoarelor de reglaj sub sarcină montate pe partea de înaltă tensiune.

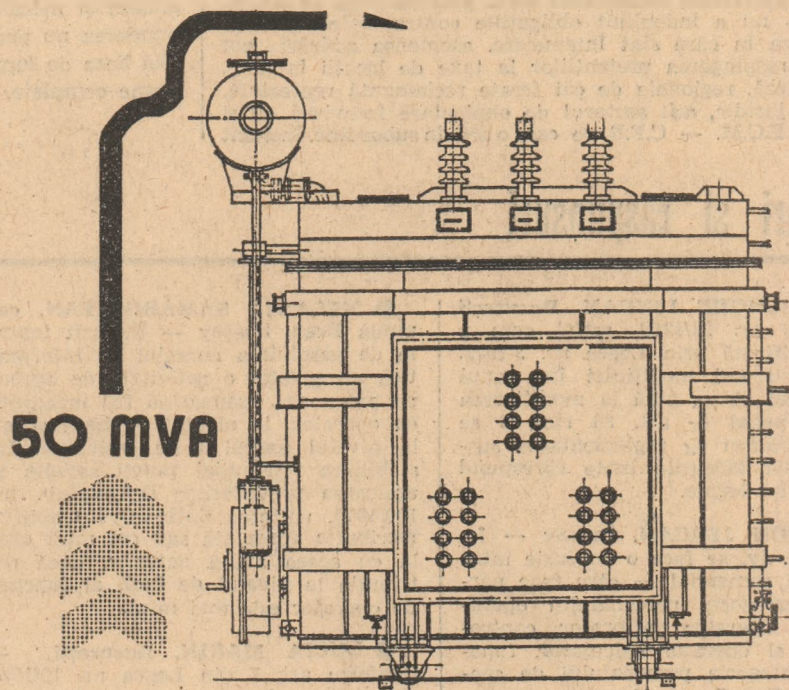
Conservatorul este de tip cu două camere separate printr-un perete. Acest lucru face posibilă separarea uleiului din camera ruptorului comutatorului de reglaj de uleiul transformatorului. Fiecare cameră este prevăzută cu robinet de golire.

Între accesoriile principale amintim: comutatoare de reglaj, releu de protecție pentru comutatoarele de reglaj, baterii de răcire ulei-apă, electroventile pentru circuitul de apă al bateriilor, indicatoare de circulație apă-ulei pentru bateriile de răcire, pompe de circulație a uleiului, robineti de golire și filtrare a uleiului etc.

Caracteristici tehnice:

— puterea nominală 50000/50000 KVA
— numărul de faze 3
— frecvența 50 Hz
— tensiunea nominală 35000/610 V

— curentul nominal 825/47342 A
— plaja de reglaj 610—170 V
— tensiunea nominală de scurtcircuit 6%
— nivel de izolație: tensiunea de încercare la impuls pentru înfășurarea de înaltă tensiune este de 195 KV max.; tensiunea de încercare la frecvența industrială: înfășurarea de IT 85 Kvef și înfășurarea de JT 4 Kvef
— ecartamentul: longitudinal 2336 mm, transversal 1885 mm
— dimensiuni: 5670×4125×5910 mm
— greutate totală: circa 96000 kg



ÎN ATENȚIA CITITORILOR

În curind va fi pus în vânzare, prin centrele de difuzare a presei, un nou tiraj din lucrarea „CALITATEA-reglementări interne și internaționale” Cei interesați pot face comenzi și direct la redacție, care vor fi onorate ramburs, prețul unui exemplar fiind 20 lei