

relații financiar - valutare și comerciale internaționale

Retrospectivă — 1979

Probleme ale relațiilor monetare internaționale actuale

Accentuarea fenomenelor de criză în 1979 a determinat, pe de o parte, continuarea unor tendințe mai vechi de restructurare în sistemul monetar-financiar internațional (diminuarea rolului dolarului și diversificarea rezervelor oficiale, formarea de zone monetare etc.), iar, pe de altă parte, reconsiderarea unor aspecte și probleme ale sistemului monetar (problema cursurilor de schimb, în general, problema reformei, reciclarea fondurilor petroliere etc.). Totuși, cu excepția reluării demersurilor în vederea găsirii unui mecanism de înlocuire a dolarilor cu Drepturi Speciale de Tragere (Contul de substituție al F.M.I.) și a intrării în funcțiune în martie 1979, a sistemului monetar vest-european, în 1979 nu s-au întreprins pași concreți în vederea soluționării problemelor fundamentale care confruntă sistemul monetar-financiar internațional și, în general, economia mondială.

1. Poziția țărilor în curs de dezvoltare privind reforma sistemului monetar internațional. În conformitate cu documentele de la Arusha și având în vedere agravarea dezechilibrelor, instabilității și fenomenelor de criză, „Grupul celor 24” a prezentat în cadrul UNCTAD-V, la Manila (mai 1979), un program complex de măsuri pentru realizarea unei noi reforme a sistemului monetar internațional. Programul a fost ulterior reanalizat de experții „Grupului celor 24” (gruparea țărilor în curs de dezvoltare din cadrul F.M.I.) și supus examinării miniștrilor de finanțe ai „Grupului celor 77”, cu ocazia sesiunii anuale a F.M.I.—B.I.R.D. de la Belgrad (septembrie 1979).

Programul de reformă al țărilor în curs de dezvoltare consideră că un sistem monetar internațional viabil, care să sprijine creșterea economică mai rapidă a țărilor rămase în urmă, expansiunea comerțului mondial și utilizarea deplină a forței de muncă, trebuie organizat pe baza unor premise cum ar fi: combaterea dezechilibrelor structurale din economia mondială; adoptarea unui regim de cursuri de schimb în măsură să promoveze stabilitatea; alocarea de resurse sponite pentru finanțarea dezvoltării; creșterea rolului țărilor în curs de dezvoltare în procesul de luare a deciziilor în problemele monetare internaționale.

În vederea realizării acestor obiective, se are în vedere un ansamblu de măsuri care cuprinde, între altele: sporirea ajutorului public pentru dezvoltare; creșterea alocărilor de DST corespunzător cu nevoile de lichiditate și de sporire a rezervelor oficiale ale țărilor în curs de dezvoltare; înființarea, în cadrul F.M.I., a unei facilități de credit pe termen mijlociu pentru echilibrarea balanțelor de plăți; înființarea, în cadrul B.I.R.D., a unei facilități pe termen lung pentru finanțarea procurării de bunuri de investiții etc.

2. Inflația și sistemul cursurilor de schimb. Sintetizând suita de dezbateri din ultimii ani privind sistemul de cursuri de schimb care să răspundă cel mai bine situației actuale, raportul din 1979 al F.M.I. arată că experiența anilor 1977—1979 a dus la unele reconsiderări în ceea ce privește flotarea.

Raportul subliniază că deși, în condițiile date, flexibilitatea cursurilor a contribuit într-o anumită măsură la echilibrarea balanțelor de plăți, ceea ce se poate obține pe această cale are limite, întrucât, așa cum a dovedit experiența, flotarea necontrolată poate deveni un factor de instabilitate. Crearea sistemului monetar vest-european și reorientarea autorităților americane spre o politică de intervenție activă pe piețele valutare reflectă o modificare a concepțiilor occidentale despre flotare și anume că este necesară o influență mai puternică a statului asupra cursurilor de schimb și că fără ordine în economie și finanțe nu se poate organiza un sistem de cursuri de schimb stabile.

În același timp, raportul F.M.I. subliniază că în lume se întărește opinia că inflația constituie un dezechilibru deosebit de grav, care duce nu numai la instabilitate ci, în perspectivă, și la frinarea creșterii economice și a posibilităților de utilizare a forței de muncă. În consecință, pentru realizarea unui sistem monetar internațional mai stabil, inclusiv pentru realizarea unei stabilități corespunzătoare a cursurilor de schimb, raportul considera ca obiectiv prioritar promovarea unei politici consecvente de combatere a inflației, cu atât mai mult, cu cât rata de creștere a prețurilor are tendința de accentuarea (conform prognozelor OCDE, rata inflației pe ansamblul zonei se va accentua la 9% în 1980, față de 8% în 1979).

3. Sistemul monetar vest-european. În 1979, noul sistem monetar vest-european (inaugurat în martie 1979) a funcționat fără momente de tensiune internă, în ciuda evenimentelor de pe piața aurului și a presiunilor speculative asupra dolarului. Sistemul indicatorilor de alarmă a permis efectuarea în avans, înainte de acumularea presiunilor speculative a două modificări ale cursurilor centrale: în septembrie 1979 s-a procedat la revalorizarea mărcii vest-germane în cadrul sistemului cu 2% și la devalorizarea coroanei daneze cu 3%; în noiembrie 1979 s-a efectuat o nouă devalorizare a coroanei daneze cu 5%.

Cu toate că a avut un start promițător, în cercurile de specialitate se consideră că funcționarea sistemului ridică probleme, care vor ieși mai puternic în relief în 1980 și 1981 când, conform planului inițial, vor trebui întreprinse noi acțiuni (constituirea Fondului Monetar European, crearea rezervelor oficiale comune etc.). În primele zece luni de funcționare a sistemului, disparitățile economice dintre țările membre s-au accentuat, în loc să se atenueze, mărind dificultățile în ceea ce privește instituirea unei discipline monetare comune; astfel, dacă în martie 1979 ratele inflației în țările participante variau între 3% și 12%, în ianuarie 1980 marja de variație era între 5% și 17%. Asemenea disparități nu vor putea fi multă vreme depășite, oricât de sofisticate ar fi mecanismele de funcționare ale sistemului. De aceea, în cercurile de specialitate se manifestă mai mult pesimism în legătură cu viitorul noului

RELATII FINANCIAR-VALUTARE

sistem monetar vest-european (se are în vedere și faptul că Anglia nu a arătat, pînă în prezent, nici un semn conform căruia ar dori să adere la sistem), iar unii comentatori consideră că perioada de tranziție se va prelungi după primăvara anului 1981, Fondul Monetar European urmînd să se înființeze, probabil, nu în 1981, ci în 1982.

Pe un plan mai larg, așa cum remarca H. Matthoef, ministrul de finanțe al R. F. Germania, sistemul monetar vest-european nu este mai mult decît o încercare de soluționare regională a instabilității monetare; el poate contribui la atenuarea unor dificultăți, dar nu constituie rezolvarea problemelor care confruntă ansamblul relațiilor monetare internaționale, de exemplu, a problemelor care rezultă din criza dolarului.

4. Dezechilibrul balanțelor de plăți și reciclarea fondurilor petroliere. Majorarea prețului țiteiului în vara anului 1979 a determinat o nouă agravare de amploare a dezechilibrelor din plățile internaționale. În balanța plăților curente, țările capitaliste dezvoltate membre ale O.C.D.E. au trecut de la un excedent de 9 miliarde dolari în 1978, la un deficit de cca. 30 miliarde dolari în 1979 și probabil, la un deficit mai mare în 1980 (33—40 miliarde dolari). Situația țărilor în curs de dezvoltare neproducătoare de țitei este cea mai critică, deficitul cumulat al plăților curente ale acestor țări majorîndu-se de la 36 miliarde dolari în 1978 la 47 miliarde dolari în 1979 și — probabil — 60—65 miliarde dolari în 1980. În schimb, excedentul plăților curente ale țărilor membre ale OPEC a crescut de la 7 miliarde dolari în 1978 la 65 miliarde dolari în 1979 și peste 75 miliarde dolari în 1980 (pentru acest ultim an se avansează chiar suma de 100—110 miliarde dolari). În aceste condiții, se pune problema dacă, în actuala organizare, sistemul monetar-financiar internațional va face față unor dezechilibre de asemenea amploare (în cifre absolute, sînt depășite nivelurile înregistrate în 1974—1975). Cum vor fi finanțate deficitele, ce destinație vor lua excedentele?

Opinia dominantă în rîndul cercurilor de specialitate este că în 1980 sistemul monetar-financiar internațional va putea manevra fondurile necesare pentru corectarea acestor dezechilibre, dar că în anii următori această sarcină va fi tot mai greu de realizat, dată fiind cumularea unor sume tot mai mari. În aceste condiții, așa cum au subliniat oficialitățile mai multor țări, singura soluție satisfăcătoare pe termen lung este reducerea consumului și dependenței de țitei.

Cercurile de specialitate consideră, însă, că pentru evitarea unor momente de tensiune, încă din 1980 este necesar ca în reciclarea excedentelor plăților curente ale țărilor membre ale OPEC, alături de băncile comerciale, să fie implicate într-o măsură mai mare decît în anii 1974—1975, oficialitățile monetare (F.M.I., Banca Mondială sau agențiile guvernamentale).

Piața eurovalutelor va rămîne principalul canal al reciclării, dar se așteaptă ca țările excedentare să mențină o proporție mai mică din disponibilități sub forma depozitelor bancare în eurodolari, efectuînd plasamente tot mai importante în active pe termen lung (de exemplu, prin cumpărări de acțiuni la bursele de valori) sau în proprietăți imobiliare. Deși vor fi degrevate pe această cale de o parte din excedentele țărilor exportatoare de petrol, băncile comerciale nu vor reuși să manevreze singure sumele implicate, deoarece în prezent ele sînt într-o poziție mult mai fragilă decît în 1974. Imprumuturile acordate de băncile comerciale occidentale țărilor în curs de dezvoltare au ajuns în 1979 la 250 miliarde dolari, nivel dublu față de 1974. Pe de altă parte, datoria publică externă a țărilor în curs de dezvoltare neproducătoare de petrol a ajuns în 1978 la 285 miliarde dolari. În cercurile financiare se apreciază că s-a ajuns în apropierea limitei rezonabile în activitatea de creditare a băncilor occidentale, reciclarea excedentelor OPEC și finanțarea deficitelor țărilor în curs de dezvoltare trebuînd să fie preluată într-o mai mare măsură de autorități (de exemplu, prin crearea unei facilități a F.M.I. care să dirijeze spre țările în curs de dezvoltare o parte din excedentele țărilor membre ale OPEC).

Trebuie, de asemenea, avut în vedere că prin cumularea excedentelor din ultimii ani, țările exportatoare de petrol

dețin în prezent active financiare externe de peste 250 miliarde dolari; circa 60 miliarde dolari sînt plasați pe piața americană, în principal sub forma depozitelor bancare și în efecte financiare ale guvernului S.U.A., restul de aproximativ 200 miliarde dolari găsindu-se pe piața eurovalutelor, sau pe piețele de capital ale țărilor vest-europene (Anglia, Elveția, R. F. Germania).

Manevrarea unor sume de asemenea amploare poate rapid perturba piețele valutare și de capital internaționale; de exemplu, diversificarea spre alte valute sau spre aur a numai 10% din disponibilitățile în dolari ale acestor țări ar însemna apariția unei oferte suplimentare de dolari pe piețele valutare de cel puțin 20 miliarde dolari, ceea ce poate determina scăderea puternică a cursului monedei americane. În prezent, se estimează că cca. 80% din disponibilitățile totale ale țărilor membre ale OPEC sînt nominalizate în dolari și scăderea cursului dolarului ar determina deprecierea corespunzătoare a activelor deținute de aceste țări. Din aceste considerente, cercurile de specialitate apreciază că plasarea excedentelor sau diversificarea se vor face de așa manieră încît să producă cît mai puțină dezordine pe piețele valutare, deoarece este în interesul țărilor exportatoare de petrol să mențină stabilitatea cursului dolarului. Există, deci, ca și în anii 1974—1975, un concurs de interese care face ca reciclarea importanțelor fonduri care rezultă din plățile petroliere să decurgă fără perturbări.

5. Procesul diversificării. Procesul de diversificare a disponibilităților lichide, respectiv de transferare a activelor în dolari în active nominalizate în alte monede (mărci vest-germane, franci elvețieni) care a luat amploare odată cu accentuarea crizei dolarului, a continuat în 1979, conturîndu-se cîteva tendințe definitorii.

În primul rînd, se remarcă tendința de a pune sub control procesul diversificării, pentru a se evita transferul haotic al unor sume importante prin intermediul piețelor valutare și modificările substanțiale ale cursurilor de schimb care rezultă de aici. În acest sens, se înscriu eforturile pentru crearea unui cont de substituție în cadrul Fondului Monetar Internațional. De asemenea, autoritățile vest-germane și elvețiene favorizează transformarea mărcii și francului în monede de rezervă pe o cale ordonată, controlată, prin înțelegeri la nivelul băncilor centrale.

În al doilea rînd, amploarea diversificării depinde de climatul conjunctural. Există tendința unei diversificări mai accentuate a rezervelor în perioadele de incertitudine, așa cum s-a întîmplat în semestrul II 1979 cînd situația politică încordată din Orientul Mijlociu a accentuat fuga de dolar. De asemenea, în alegerea monedelor de diversificare se iau în considerare mai multe aspecte. Astfel, alături de marca vest-germană și francul elvețian, o monedă tot mai des utilizează, în special în plasamentele țărilor membre ale OPEC, este lira sterlină, ca urmare a nivelului ridicat al dobînzilor oferite de piața monetară engleză și perspectivelor energetice mai favorabile ale Angliei.

În al treilea rînd, reducerea disponibilităților în dolari are limite evidente. Dolarul este moneda cea mai cunoscută și utilizată în plățile internaționale, cea mai ușor de folosit. Practic este imposibil să înlocuiești cele peste 1 000 miliarde dolari aflați în circuitul internațional, cel puțin pentru motivul că nu există alt mijloc de plată sau de rezervă disponibil într-o asemenea cantitate. Din acest considerent, este improbabil ca țările membre ale OPEC să încerce înlocuirea dolarului ca monedă de efectuare a plăților petroliere (deși este posibilă încercarea de a înlocui dolarul ca monedă de evaluare a prețului țiteiului, dar în acest ultim caz efectele pe plan financiar sînt mai puțin importante). Pe de altă parte, autoritățile monetare vest-germane și în special cele elvețiene acceptă cel mult ca monedele lor naționale să devină active de rezervă adiționale, marginale. În nici un caz nu se are în vedere ca marca vest-germană și francul elvețian să înlocuiască în totalitate dolarul din funcțiile sale internaționale.

Mugur ISĂRESCU

ghidul lucrătorului de comerț exterior

Răspunderea în contractul de transport internațional feroviar

Contractul de transport internațional feroviar este reglementat de două convenții.

— Convenția internațională de mărfuri — C.I.M. — încheiată în 1896, reformulată în 1961 la Berna, formă la care țara noastră a aderat în 1962; convenția are următoarele înțelesuri suplimentare: acordul privind transporturile internaționale de mărfuri pe căi ferate; regulamentul uniform pentru transporturile internaționale de mesagerii pe căile ferate; prescripțiile comune de expediere în traficul internațional de mărfuri pe căi ferate; regulamentul pentru folosirea reciprocă a vagoanelor de marfă în traficul internațional;

— Convenția internațională pentru traficul direct de mărfuri — S.M.G.S. — încheiată în 1948 la conferința de la Varșovia de către delegații căilor ferate ale țărilor socialiste; a fost revizuită în 1953 și a intrat în vigoare în forma revizuită în 1954, formă la care au aderat căile ferate ale R.P. Chineze, R.P.D. Coreene și R.P. Mongole, R.S. Vietnam; alte revizuri: în 1959 și în 1964 cu intrarea în vigoare în 1966; cuprinde reglementări general aplicabile tuturor căilor ferate semnate; reglementările suplimentare se referă numai la unele relații de serviciu; regulamentul pentru folosirea reciprocă a vagoanelor în traficul internațional; regulamentul pentru decontări la convenții; regulamentul privind transportul mărfurilor în containere; instrucțiunea de serviciu la convenție; traficul unic de tranzit la convenție.

Convenția S.M.G.S. se aplică în țările socialiste, iar convenția C.I.M. tuturor țărilor europene, mai puțin U.R.S.S., care nu a aderat la ea.

Convențiile internaționale S.M.G.S. și C.I.M. prevăd pentru calea ferată obligația să transporte toate mărfurile care i se prezintă în vederea transportării lor, dacă: predătorul se conformează dispozițiilor convenției respective; la efectuarea transportului nu se opun anumite împrejurări pe care calea ferată nu le poate evita sau preveni și a căror înlăturare nu depinde de ea.

Ambele convenții prevăd eliberarea temporară a căii ferate de obligația de a transporta, în cazurile în care autoritățile competente iau anumite măsuri restrictive cu privire la: suspendarea temporară, totală sau parțială a traficului; suspendarea temporară a primirii unor mărfuri, excluderea unor mărfuri de la transport sau admiterea lor la transport numai în anumite condiții. Calea ferată căreia i s-a impus o anumită restricție la transport are însă obligația să înformeze căile ferate ale celorlalte state în timp util.

1. RĂSPUNDEREA PREDĂTORULUI

În raport direct cu contractul de transport, predătorul răspunde pentru faptele ce-i sînt proprii cu privire la: mențiunile făcute în scrisoarea de trăsură, starea mărfurilor și a ambalajelor, insuficiența marcajului coletelor și pentru pagubele aduse din vina însoțitorilor mărfurilor.

Sancțiunile care se aplică predătorului pentru mențiunile inexacte, incomplete sau neregulate diferă. Astfel, în condițiile convenției S.M.G.S., dacă au fost făcute declarații inexacte cu privire la primirea pentru transport a obiectelor excluse de la transport sau a celor admise condiționat fără respectarea condițiilor prescrise, calea ferată percepe de la predător o amendă egală cu de cinci ori taxele de transport calculate după tariful care se aplică pe căile ferate ale țării unde s-a constatat neregula. Pentru declarații inexacte cu privire la primirea pentru transport a obiectelor admise condiționat, convenția C.I.M. prevede dreptul pentru calea ferată de a percepe o suprataxă de 2 franci

pe kilogram brut de marfă, iar pentru declarații inexacte în ceea ce privește obiectele excluse de la transport, percepe o suprataxă de 3 franci pe kilogram brut de marfă.

Dacă declarațiile inexacte ale predătorului sînt cu privire la natura mărfurilor sau greutateilor, se aplică dublul diferenței dintre taxa de transport, ce ar fi trebuit să fie percepută de la stația de destinație, dacă declarația ar fi fost făcută în regulă, și taxa de transport ce a fost calculată după declarația trecută de predător în scrisoarea de trăsură. Convenția S.M.G.S. prevede în asemenea caz numai perceperea taxelor de transport reale.

Pentru suprîncărcare, convenția S.M.G.S. prevede perceperea de trei ori a taxelor de transport, iar convenția C.I.M. de cinci ori taxele de transport. Amenda nu se percepe însă dacă predătorul a solicitat în scrisoarea de trăsură cîntărirea vagonului cu cîntarele căii ferate sau în cazul în care cîntărirea mărfurilor de către calea ferată este obligatorie potrivit normelor în vigoare la stația de predare.

Predătorul este răspunzător și pentru toate urmările lipsei sau stării defectuoase a ambalajului. El răspunde față de destinatar de lipsurile și avariile ivite pe parcurs din cauza folosirii unor ambalaje necorespunzătoare; în același timp răspunde și față de calea ferată pentru prejudiciul pe care aceasta l-a suferit din cauza transportului unor mărfuri în ambalaje necorespunzătoare. În lipsa mențiunii în scrisoarea de trăsură, proba lipsei sau a stării defectuoase a ambalajului, prevede convenția C.I.M., cade în sarcina căii ferate.

2. RĂSPUNDEREA CĂRAUȘULUI

În contractul de transport internațional de mărfuri pe calea ferată, contractul încheiat de predătorul mărfurilor cu stația de predare, obligă și stațiile de cale ferată succesive. Primind mărfurile pentru transport, stația de predare acționează, atît în nume propriu, cît și în numele celorlalte stații care participă la executarea transportului. Participarea căilor ferate următoare și luarea asupra lor a obligațiilor ce decurg din contractul de transport, prin însuși faptul luării în primire a mărfurilor, sînt prevăzute în mod expres în convențiile internaționale. Unitatea juridică contractuală stabilită în transporturile internaționale de mărfuri, determină răspunderea colectivă a tuturor căilor ferate participante. Sub forma unor exprimări diferite, atît convenția S.M.G.S., cît și convenția C.I.M., stabilesc această răspundere colectivă în sensul unei participări a tuturor stațiilor de cale ferată, acestea fiind răspunzătoare de executarea transportului pe întregul parcurs, printr-o răspundere unică față de cel păgubit.

Calea ferată este răspunzătoare pentru executarea transportului în bune condiții și în termenul prevăzut, pînă la eliberarea mărfurilor la destinație sau pînă la transmiterea mărfurilor în țările ale căror căi ferate nu participă la convenție. Astfel, calea ferată răspunde pentru: depășirea termenului de executare a contractului de transport; paguba ce rezultă din pierderea parțială sau totală a mărfurilor; avariile suferite de mărfuri din momentul primirii pentru transport; neexecutarea cu culpă a modificării contractului de transport etc.

Dovadă că pierderea, avaria sau depășirea termenului de executare a contractului de transport, au avut drept cauză unul din faptele prevăzute în mod expres în convențiile internaționale au drept efect eliberarea de răspundere; făcînd dovada lipsei sale de culpă, calea ferată este scutită de răspundere. În cazul daunelor provocate din cauza naturii transportului și a riscurilor speciale ale acestuia, există prezumția că daunele au rezultat din aceste cauze, rămîind însă pentru predător sau destinatar posibilitatea să facă proba contrară. Intră în această categorie riscurile care rezultă din: transportul mărfurilor în vagoane desoperite; transportul în ambalaje defecte sau transport de mărfuri neambalate deși ambalajul era obligatoriu; natura unor mărfuri; predarea pentru transport a unor mărfuri sub o denumire inexactă, neregulată sau incompletă; predarea pentru transport a unor mărfuri excluse de la transport sau admise condiționat; transportul animalelor vii; transportul mărfurilor cu însoțitor.

RELAȚII FINANCIAR-VALUTARE

Cel îndreptățit păstrează totuși dreptul să facă dovada că daunele n-au avut drept cauză unul din aceste riscuri; totuși ambele convenții internaționale stabilesc că o prezumție privind producerea daunelor nu poate fi primită în cazul pierderii unor colete sau a unei lipse cantitative anormală dintr-un transport efectuat în vagoane descoperite.

3. CULPA — DOVADA PAGUBEI

Răspunderea căii ferate (cărăușul) pentru avariile, pierderile sau accidentele suferite de mărfuri în timpul transportului este de natură contractuală, derivând din neîndeplinirea ori îndeplinirea necorespunzătoare a obligațiilor ce și-a asumat. În sarcina sa există o prezumție de culpă pe care nu o poate înlătura decît făcînd dovada că pierderea, avariile ori accidentele suferite de mărfuri se datoresc unor cauze străine, precum forței majore, culpei predătorului sau unui viciu al lor. Astfel, operează o prezumție de pierdere a mărfurilor, în situația în care acestea n-au fost eliberate destinatarului sau n-au fost puse la dispoziția lui în termen de 30 de zile de la împlinirea termenului pentru executarea contractului de transport. De asemenea, operează o prezumție de culpă și în cazul în care un transport a fost repredat, iar după repredare se constată o pierdere parțială sau o avarie; în acest caz, prevede convenția C.I.M., se prezumă că pagubele s-au produs în cursul ultimului contract de transport, dacă sînt îndeplinite condițiile ca transportul să fi rămas tot timpul în paza căii ferate și să fi fost repredat în aceeași stare în care a sosit la stația de repredare.

În cazul unor lipsuri parțiale dovada se face prin procesul verbal comercial despre care am vorbit, care se întocmește de regulă în stația de destinație; dacă însă o lipsă parțială din mărfurile transportate a fost constatată de o stație de pe parcurs, care a întocmit înștiințarea de lipsă prin care se confirmă felul și cantitatea mărfurilor lipsă, această dovadă odată făcută, nu mai face necesară constatarea lipsei și printr-un proces-verbal comercial ce s-ar încheia la destinație; potrivit prevederilor Instrucțiunii de serviciu la convenția S.M.G.S., procesul-verbal comercial se întocmește de către stațiile de cale ferată, fie în stațiile de frontieră, fie în toate celelalte stații; stația de cale ferată de pe parcurs are deci obligația să încheie proces-verbal comercial pentru neregularitățile constatate pe timpul derulării transportului; ca urmare, un asemenea proces-verbal face dovada deplină cu privire la neregularitățile constatate, fără să mai fie nevoie de întocmirea la destinație a unui alt asemenea proces-verbal pentru neregularitățile odată constatate.

Quantumul despăgubirilor pe care le datorează calea ferată pentru fiecare caz arătat este detaliat stabilit, atît prin C.I.M., cît și prin S.M.G.S.

4. EXONERAREA DE RĂSPUNDERE

Prin convențiile internaționale, calea ferată este eliberată de răspundere, dacă face dovada că pierderea, micșorarea greutății sau avaria mărfurilor se datorează unor cazuri expres prevăzute, pe care le vom enumera în cele ce urmează:

a) Din cauza unor împrejurări pe care calea ferată nu le-a putut preîntîmpina și a căror înlăturare nu a depins de ea; în acest caz trebuie să fie vorba de o imposibilitate de executare neimputabilă căii ferate, deci de cauze străine activității căii ferate, cauze care îmbracă caracter de forță majoră.

b) Din cauza însușirilor proprii ale mărfurilor, care au provocat autoaprinderea, sfărîmarea, ruginirea, alterarea interioară sau alte consecințe asemănătoare; din această enumerare nelimitativă rezultă că exonerarea de răspundere a căii ferate se întemeiază pe situații de pierdere sau avarii care și au originea în substanța sau forma mărfurilor care determină pentru predător un anumit risc. Enumerarea de mai sus, prevăzută de convenția S.M.G.S., o regăsim și în convenția C.I.M., care se referă la natura anu-

mitor mărfuri expuse din cauze inerente însăși acestei naturi, îndeosebi prin spargere, ruginire, deteriorare interioară și spontană, uscare, scădere.

c) Din vina predătorului sau a destinatarului, sau ca urmare a dispozițiilor acestora, datorită cărora vina nu poate fi pusă în sarcina căii ferate; un fapt culpabil al predătorului sau destinatarului poate consta în mențiuni greșite în scrisoarea de trăsură, în ordine (contraordine) date în timpul transportului, în descărcarea defectuoasă a mărfurilor de către destinatar în condiții necorespunzătoare sau cu un personal necalificat.

d) Din cauze legate de încărcarea sau descărcarea mărfurilor, dacă aceste operații s-au efectuat cu mijloacele predătorului sau ale destinatarului; astfel, prevede C.I.M., calea ferată este exonerată de răspundere dacă s-a făcut o încărcare defectuoasă, în cazul cînd această încărcare a fost efectuată de către predător potrivit dispozițiilor aplicabile sau înțelegerilor încheiate cu predătorul și menționate în scrisoarea de trăsură; este vorba de un risc în operațiile de încărcare sau descărcare, efectuate de predător sau de destinatar, pentru care calea ferată nu poate răspunde atît timp cît ea nu are nici o contribuție la efectuarea acestor operații.

e) Ca urmare a transportului în vagoane descoperite ale mărfurilor pentru care acest mod de transport este admis, conform dispozițiilor căii ferate de predare; în acest caz, exonerarea de răspundere a căii ferate se întemeiază pe riscul inerent unui astfel de transport, în care mărfurile se pot avaria din cauze naturale (datorită aerului, ploii, soarelui, zăpezii etc.); riscul privește numai mărfurile admise la transport în vagoane descoperite, așa încît dacă mărfurile au fost încărcate de calea ferată în vagoane deschise, cu toate că potrivit dispozițiilor aplicabile în stația de predare sau înțelegerii încheiate cu predătorul și menționate în scrisoarea de trăsură nu era permis transportul în asemenea vagoane, răspunderea căii ferate nu este înlăturată. În această situație, este totuși necesar să se analizeze — în caz de litigiu — cauza care a determinat pierderea sau avaria mărfurilor, pentru a se stabili dacă aceasta a constat exclusiv în riscurile transportului în vagoane descoperite.

f) Din cauză că însoțitorul predătorului sau destinatarului care însoțește mărfurile nu a luat măsurile necesare pentru integritatea mărfurilor; exonerarea de răspundere a căii ferate pe acest temel pornește de la faptul că, pentru unele mărfuri, însoțirea este obligatorie; convenția C.I.M. prevede în această problemă specificația expresă că absolvirea de răspundere operează numai în măsura în care însoțirea are drept scop să înlătore riscul pierderii sau avariei. Calea ferată va trebui să dovedească numai că mărfurile respective fac parte din categoria acelorora a căror însoțire este obligatorie; dacă însă predătorul sau destinatarul va reuși să probeze că lipsurile sau avariile nu se datoresc culpei însoțitorului, ci altor cauze neimputabile acestuia, calea ferată va fi răspunzătoare; convenția C.I.M. prevede o clauză specială privind absolvirea de responsabilitate privind transportul de animale vii, ceea ce presupune obligația pentru predător de a lua măsuri pentru însoțirea lor.

g) Datorită lipsurilor de împachetare interioară sau exterioară, care nu au putut fi observate după aspectul exterior, la primirea mărfurilor la transport; convenția C.I.M., în alți termeni, se referă la lipsa sau defectuoșitatea ambalajului pentru mărfurile care prin natura lor sînt expuse la scăzăminte sau avarii, dacă nu sînt ambalate sau sînt rău ambalate; primirea mărfurilor pentru transport face să se presupună că ele au fost ambalate corespunzător, astfel că lipsurile și avariile constatate la destinație se prezumă că au intervenit pe parcursul transportului și sînt în principiu imputabile căii ferate. Pentru a fi absolvită de răspundere, calea ferată trebuie să dovedească că, desi ambalajul prezenta, după aspectul exterior, o suficiență asigurare a integrității mărfurilor, totuși el a avut anumite defecte care n-au putut fi observate. De asemenea, calea ferată este exonerată de răspundere dacă dovedește că în interiorul ambalajului, mărfurile n-au fost protejate și așezate corespunzător de către predător, fapt care a determinat avaria din cauza operațiilor inerente transportului (încărcare, manipulare, manevră, descărcare etc.).

h) Datorită faptului că predătorul a predat mărfuri excluse de la transport, sub denumire falsă, inexactă sau incompletă; în acest caz, căii ferate îi revine obligația să dovedească că mărfurile au fost prezentate de predător pentru transport prin indicarea în scrisoarea de trăsură a unei denumiri care nu corespunde cu denumirea reală a lor. Dacă însă predătorul este în măsură să dovedească, la rindul său, că prejudiciul suferit nu este datorat mențiunii nereale din documentul de transport, ci altor cauze, imputabile căii ferate, răspunderea rămâne în sarcina acesteia din urmă.

i) Datorită faptului că predătorul a predat mărfuri admise la transport în condiții speciale, sub denumirea falsă, inexactă în convenție; convenția S.M.G.S. reluând, într-o oarecare măsură, unele situații de la punctul de mai sus, stabilește că predătorul n-a indicat în documentele de transport, și eventual pe ambalaje, particularitățile specifice mărfurilor care reclamau condiții speciale sau anumite măsuri de siguranță în timpul transportului, calea ferată nu răspunde.

j) În urma scăderii naturale a greutateii mărfurilor în limita normelor indicate prin convenții, precum și în urma scăderii umidității în timpul transportului sau în urma altor însușiri naturale ale mărfurilor care au produs micșorarea greutateii peste aceste norme; în această situație calea ferată este răspunzătoare, indiferent de distanța parcursă, numai pentru partea de lipsă care depășește scăzământul legal prevăzut de cele două convenții.

Potrivit Convenției S.M.G.S.:

— 2% din greutatea mărfurilor lichide sau predate la transport în stare proaspătă sau umedă, precum și pentru următoarele mărfuri: minereuri de mangan, magneziu și alte materii prime chimice, încărcate de-a valma, sare provenită din evaporare sau depunere, legume proaspete, piei prelucrate și piei umede sărate, fructe proaspete, tutun carne proaspătă;

— 1,5% din greutatea următoarelor mărfuri: lemne de foc, material lemnos, bambus și cărbuni de lemn, material de construcții de proveniență minerală, grăsimi, pește sărat, îngrășăminte agricole;

— 1% din greutate următoarelor mărfuri: combustibil mineral, cocs petrolier, minereu de fier, coji de arbori, lână nespălată, hamei, săpun, rădăcini, carne congelată;

— 0,50% din greutate pentru toate celelalte mărfuri uscate supuse pierderii din greutate în timpul transportului;

— la transportul mărfurilor în trafic cu transbordare, încărcate de-a valma, în vrac, precum și al mărfurilor lichide în cisterne, normele de pierdere specificate la literele a—d, se majorează cu 0,30% pentru fiecare transbordare.

Potrivit convenției C.I.M.:

— 2% din greutate pentru mărfurile lichide sau predate la transport în stare umedă, precum și pentru următoarele mărfuri: lemn de reglisă, lemn colorant, sfărâmat sau măcinat, ciuperci proaspete, cărbuni și cocs, coarne și copite, păr, piei tăbăcite, rămășițe de piei netăbăcite, coji, frunze proaspete de tutun, blănuri, hamei, grăsimi, fructe proaspete, uscate sau opărite, lână, legume proaspete, chit (mastic) proaspăt, oase întregi sau măcinate, pești uscați, piei netăbăcite, rădăcini, săpunuri și unsori consistente, sare, păr de porc, tutun tăiat, zbircuri de animale, turbă;

— 1% pentru toate celelalte mărfuri uscate supuse de asemenea pierderii din greutate în timpul parcursului.

Ambele convenții internaționale stabilesc principiul — în ceea ce privește pierderile normale din greutate — potrivit cărui limitarea răspunderii căii ferate operează numai dacă la destinație transportul se prezintă intact și dacă pierderea din greutate rezultă din cauzele care justifică toleranța: dacă dimpotrivă, această pierdere rezultă din culpa căii ferate, nu se poate admite o restrângere a răspunderii acesteia: în cazul în care mai multe colete sînt transportate cu o singură scrisoare de trăsură, toleranța admisă se calculează separat pentru fiecare colet, cînd greutatea fiecărui colet a fost specificată pe scrisoarea de trăsură la predarea mărfurilor.

În caz de pierdere totală a mărfurilor sau pierderea unor colete, la calculul despăgubirii nu se face nici o scădere pentru pierderea de greutate din cauza transportului; în-

tr-un asemenea caz acela care reclamă nu mai are posibilitatea să facă dovada că micșorarea este datorată altei cauze decît acelea prezumate natural, astfel cum se poate în cazul unei pierderi parțiale și deci calea ferată urmează să răspundă pentru întreaga valoare a mărfurilor.

k) Calea ferată este eliberată de răspundere și pentru unele cazuri de nerespectare a termenului de executare a contractului de transport; convenția C.I.M. se referă în general la împrejurări pe care calea ferată nu putea să le evite; convenția S.M.G.S. enumeră următoarele două cazuri:

— în caz de înzăpeziri, inundații, surpări de terenuri și alte calamități ale naturii, pentru un termen de pină la 15 zile, pe baza dispozițiilor organelor centrale ale căilor ferate din țara respectivă;

— în cazul altor împrejurări care ar provoca suspendarea temporară sau restricții în circulație, pe baza dispozițiilor guvernului țării respective.

5. CAILE DE VALORIFICARE A DREPTURILOR LA DESPĂGUBIRI

În cadrul contractelor de transport internațional de mărfuri pe cale feroviară, valorificarea drepturilor la despăgubiri pentru pagubele provocate în timpul transportului se face pe calea reclamațiilor administrative și prin acțiuni judiciare.

a) **Reclamația administrativă.** Dreptul la reclamații se valorifică de către predător sau de destinatar prin cereri adresate căii ferate pe cale extrajudiciară. Problema reclamațiilor administrative este reglementată diferit de convențiile internaționale. Astfel în condițiile convenției C.I.M. reclamația nu este obligatorie pentru valorificarea dreptului pretins. În consecință se poate formula paralel împotriva căii ferate atît o reclamație cît și o acțiune judecătorească. Totuși convenția amintită stabilește că în cazul în care a fost introdusă o acțiune, fără ca în prealabil să fi fost introdusă și respinsă o reclamație administrativă, iar calea ferată este de acord să plătească daunele pretinse prin acțiune, reclamantul nu mai are dreptul la restituirea cheltuielilor de judecată.

În condițiile convenției S.M.G.S. problema reclamațiilor este reglementată în sensul că nu poate fi formulată o acțiune împotriva căii ferate decît numai dacă s-a făcut mai întîi o reclamație administrativă care să nu fi fost rezolvată într-un anumit termen sau să fi fost respinsă.

Cazurile pentru care poate fi formulată o reclamație administrativă împotriva căii ferate pot privi:

— plata unor sume plătite fără drept în temeiul contractului de transport;

— pierderea parțială, avaria sau stricăciunea (degradarea) mărfurilor;

— pierderea totală a mărfurilor;

— depășirea termenului pentru executarea contractului de transport;

— plata unor ramburse care grevează transportul;

Dreptul de a formula reclamația administrativă împotriva căii ferate o are predătorul sau destinatarul mărfurilor după cum aceștia au dreptul de a face acțiune. Deci reclamația administrativă o poate face numai unitatea care poate face și acțiune. Exprimările din cele două convenții amintite sînt diferite, însă sub aspectul conținutului ele coincid. Astfel C.I.M. prevede că dreptul de a face reclamație aparține persoanelor care au dreptul de a acționa calea ferată, iar S.M.G.S. prevede că dreptul la reclamație aparține predătorului sau destinatarului mărfii.

Potrivit convenției S.M.G.S. prezentarea reclamației către calea ferată se face de:

— predător sau destinatar, în cazul pierderii totale a mărfurilor, precum și în cazul pierderii parțiale, avariei, stricăciunii mărfurilor;

— destinatar, în cazul depășirii termenului pentru executarea contractului de transport;

— predător sau destinatar, în cazul percepției de către calea ferată a unor taxe de transport în plus, pentru sumele plătite de fiecare.

RELAȚII FINANCIAR-VALUTARE

Pentru ca reclamația administrativă să-și poată produce efectele trebuie, printre altele, să fie adresată căii ferate competente a o rezolva.

Convenția S.M.G.S. prevede pentru predător posibilitatea prezentării reclamației la calea ferată de predare a mărfurilor, iar pentru destinatar posibilitatea de a o prezenta căii ferate de destinație. Prin cale ferată de predare și calea ferată de destinație se înțeleg ministerele căilor ferate din țările respective care răspund de neexecutarea corespunzătoare a contractului de transport internațional.

Potrivit convenției C.I.M. reclamația administrativă se poate adresa oricăreia din căile ferate de predare, de pe parcursul căreia s-a produs faptul care face obiectul reclamației administrative. De la această regulă se prevăd următoarele 2 excepții :

— pentru restituirea unei sume plătite în temeiul contractului de transport reclamația trebuie să se adreseze fie căii ferate care a încasat suma ce se reclamă, fie căii ferate în folosul căreia s-a încasat această sumă :

— pentru rambursarea reclamația nu se poate formula decât căii ferate de predare.

Ambele convenții prevăd că o reclamație administrativă trebuie să îndeplinească următoarele condiții : să fie formulată în scris ; să fie motivată ; să fie prezentată pentru fiecare expediție separat (potrivit convenției S.M.G.S., reclamațiile se pot prezenta și pentru grupuri de expediții în cazul în care se solicită restituirea taxelor de transport percepute în plus și în cazul cind pentru mai multe expediții s-a întocmit un singur proces-verbal comercial) ; să fie prezentată personal de predător sau destinatar (ambele convenții prevăd posibilitatea prezentării reclamației și de către altă persoană ; într-un asemenea caz, potrivit convenției S.M.G.S. persoana imputernicită trebuie să prezinte o procură care să corespundă legilor și regulamentelor acelei țări de care depinde calea ferată, iar potrivit convenției C.I.M. declarația de imputernicire trebuie, de asemenea, făcută conform prescripțiilor legale ale statului de care aparține administrația căii ferate însărcinată cu plata sumei ce se pretinde) ; să fie însoțită de documentele socotite utile în rezolvarea reclamației.

Actele care se anexează sînt următoarele :

— Potrivit convenției C.I.M. : originalul scrisorii de trăsura, dacă cererile se referă la sume plătite de către destinatar ; duplicatul scrisorii de trăsura, dacă cererile se referă la sume plătite de către predător și toate documentele susceptibile de a justifica temeinicia cererii, mai ales decontul de cheltuieli întocmit pentru plata sumei reprezentînd plata anticipată a taxelor către calea ferată de predare

— Potrivit convenției S.M.G.S. : scrisoarea de trăsura (duplicatul), destinatarul putînd prezenta și unicatul ; procesul verbal comercial eliberat destinatarului de calea ferată în stația de destinație ; documentul care confirmă valoarea mărfii pierdute sau avariate ; orice alte documente pe care se bazează reclamația

În ceea ce privește termenul de introducere a reclamației, prevederile convențiilor internaționale diferă. În condițiile convenției S.M.G.S. reclamațiile precum și acțiunile împotriva căilor ferate, izvorite din contractul de transport și cererile acestora față de expeditori și destinatarii mărfurilor privind plata taxelor de transport, a amenzilor și a despăgubirilor pentru pagubele pricinuite, termenul este de 9 luni, cu excepția reclamațiilor și acțiunilor privind depășirea termenului de executare a contractului de transport pentru care termenul de prezentare a reclamației este de 2 luni. În condițiile convenției C.I.M. termenul general este de 1 an, cu excepția reclamațiilor și acțiunilor privind plata unui ramburs încasat de către calea ferată de la destinatar, plata unei pagube pricinuită prin culpă, în cazul unei fraude sau în cazurile izvorite din contractele de transport anterioare repredării în condițiile prevăzute de art. 29 paragr. 1 din convenție : în toate aceste excepții termenul este de 3 ani.

Ambele convenții stabilesc principiul că o reclamație administrativă odată introdusă, suspendă cursul prescripției. Pentru ca o reclamație administrativă să suspende cursul

prescripției, se cere ca să îndeplinească cele 3 condiții de admisibilitate și anume :

— să fie formulată în scris ;

— titularul reclamației să fie și titularul dreptului pretins. Legitimarea se face de regulă (sînt și unele excepții) de către predătorul mărfii cu duplicatul scrisorii de trăsura, iar de către destinatarul mărfii, cu unicatul acesteia ; dacă predătorul sau destinatarul au transmis unui terț dreptul de a acționa calea ferată, sînt obligați să facă dovada cesiunii intervenită. În această privință practica arbitrală a respins acțiunile în care reclamantul n-a putut prezenta actul doveditor al cesiunii, cu alte cuvinte n-a putut face dovada calității sale procesuale ;

— identificarea căii ferate căreia urmează să i se adreseze reclamația.

Potrivit convenției S.M.G.S. prescripția se suspendă numai față de calea ferată împotriva căreia a fost formulată reclamația (deoarece reclamația este obligatorie, iar acțiunea nu poate fi îndreptată decât împotriva căii ferate căreia i s-a adresat reclamația).

După convenția C.I.M. reclamația administrativă nefiind obligatorie și putîndu-se adresa oricăreia din căile ferate competente, efectul suspensiv al reclamației se produce față de oricare din căile ferate împotriva cărora s-ar putea face acțiunea.

Ambele convenții prevăd că suspendarea operează pînă în ziua cind calea ferată respinge în scris reclamația și comunică rezultatul celui care a formulat-o. Potrivit convenției C.I.M. o condiție în plus este aceea de a însoțea documentele anexate la reclamație (aceste două condiții sînt cumulative în convenția C.I.M.).

În regimul S.M.G.S., după trecerea termenului de rezolvare a reclamației (180 zile) prescripția își reia cursul. În regimul C.I.M. nefiind prevăzută, astfel cum am arătat, un termen limită înăuntrul căruia calea ferată trebuie să rezolve reclamația, se poate spune că suspendarea durează pînă la comunicarea soluționării reclamației. Este necesar însă să se observe dispozițiile art. 47 paragr. 5 din C.I.M. potrivit cărora suspendarea și întreruperea prescripției sînt reglementate de legile și regulamentele statului unde acțiunea este pornită, consacrindu-se astfel regula „lex fori”. Față de această prevedere, urmează să se aplice dispozițiile din Decretul nr. 167/1958 potrivit cărora prescripția este suspendată pînă la rezolvarea reclamației, însă cel mai tîrziu pînă la expirarea unui termen de 3 luni socotit de la data cind a fost prezentată ; practica arbitrală este de asemenea în acest sens.

Calea ferată care a primit o reclamație, este obligată ca în termen de 180 zile, din ziua prezentării reclamației confirmată prin ștampila poștei de expediere sau prin adeverința căii ferate de primire directă a reclamației, să examineze reclamația și să dea răspuns reclamantului ; în cazul recunoașterii, să-l plătească suma cuvenită. Dacă în convenția S.M.G.S. este prevăzută termenul de mai sus, în convenția C.I.M. nu este însă stabilit un termen de rezolvare a reclamațiilor sau de plată a despăgubirilor.

b) Acțiunea civilă. În condițiile convenției S.M.G.S. dreptul de a introduce acțiunea aparține acelei persoane care are dreptul să formuleze reclamație împotriva căii ferate ; acțiunea poate fi introdusă numai după prezentarea reclamației ; în caz contrar acțiunea se respinge ca inadmisibilă. Potrivit convenției C.I.M. acțiunea se poate introduce tot de persoana care a efectuat plata, fără însă ca această introducere să fie condiționată de formularea în prealabil a unei reclamații administrative. Celelalte acțiuni aparțin, potrivit convenției C.I.M. : predătorului pînă în momentul în care destinatarul a scos de la casă scrisoarea de trăsura sau și-a valorificat drepturile în sensul că a cerut stației de destinație să-i predea documentul de transport și să-i elibereze marfa ; destinatarului din momentul în care a scos de la casă scrisoarea de trăsura sau și-a valorificat drepturile sale. Pentru a putea introduce acțiunea, predătorul trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsura ; convenția S.M.G.S. precizează că duplicatul trebuie pre-

zentat numai în original; în lipsa duplicatului, trebuie să solicite consimțământul destinatarului sau să facă dovada că acesta a refuzat mărfurile la destinație. Acțiunea privind rambursele nu aparține decît predătorului.

Potrivit convenției S.M.G.S. acțiunea aparține: predătorului sau destinatarului pentru daune provenite din pierderea totală a mărfurilor sau pentru daune provenite din pierderi parțial sau avarii; totuși introducerea acțiunii de către predător constituie o excepție și pentru realizarea ei este necesar acordul destinatarului, deoarece acesta din urmă devine titularul dreptului de a acționa calea ferată, prin scoaterea scrisorii de trăsură de la stația de destinație; destinatarului pentru daune provenite din depășirea termenului de executare a contractului de transport.

Convenția C.I.M. stabilește că acțiunea pentru restituirea unei sume plătite în temeiul contractului de transport poate fi exercitată fie împotriva căii ferate care a încasat suma, fie împotriva căii ferate în folosul căreia s-a încasat suma. Celelalte acțiuni izvorite din contractul de transport se pot introduce, potrivit acestei convenții, numai împotriva unei singure căi ferate, indiferent că aceasta este calea ferată de predare, cea de destinație sau o cale ferată intermediară, pe parcursul căreia s-a produs faptul care a dat naștere acțiunii. Acțiunea privind rambursele se poate introduce numai împotriva căii ferate de predare. O caracteristică a convenției C.I.M. este aceea că se poate introduce acțiune împotriva căii ferate de destinație chiar dacă aceasta n-a primit nici mărfurile nici scrisoarea de trăsură. Dreptul de opțiune pe care-l are reclamantul de a alege între mai multe căi ferate se stinge însă prin pornirea acțiunii împotriva uneia din aceste căi ferate.

Convenția S.M.G.S. stabilește că acțiunea nu poate fi introdusă decît împotriva căii ferate căreia i s-a prezentat reclamația administrativă și numai după ce se constată că calea ferată n-a respectat termenul pentru tratarea reclamației sau că aceasta nu a înștiințat pe reclamant, înăuntrul acestui termen, despre respingerea totală sau parțială a reclamației.

Competența de a soluționa acțiunea revine, potrivit convenției S.M.G.S., instanței judecătorești competente a acelei țări la ale cărei căi ferate a fost prezentată reclamația. Convenția C.I.M. prevede de asemenea că acțiunile pot fi pornite numai în fața judecătorului competent al statului de care depinde calea ferată chemată în judecată. Rezultă deci că instanța competentă este aceea a țării de care depinde calea ferată pîrfită.

6. PRESCIPȚIA

În transporturile internaționale de mărfuri pe calea ferată termenele de formulare a acțiunilor diferă în raport de convenția internațională ale căror dispoziții se aplică transportului respectiv de mărfuri. Astfel, în condițiile convenției S.M.G.S. reclamațiile și acțiunile împotriva căilor ferate, precum și cererile și acțiunile căilor ferate împotriva predătorilor și destinatarilor mărfurilor se pot formula în termen de nouă luni; excepție fac reclamațiile și acțiunile privitoare la depășirea termenului de executare a contractului de transport, pentru care termenul de prezentare este de două luni.

În condițiile convenției C.I.M. termenul general de introducere a acțiunilor este de un an; fac excepție următoarele acțiuni pentru care termenul este de trei ani: pentru plata unui ramburs încasat de către calea ferată de la destinatar; pentru plata unui rest din prețul unei vânzări efectuate de către calea ferată; acțiunea prin care se pretinde o pagubă pricinuită prin dol sau prin fraudă; acțiunea întemeiată pe unul din contractele de transport anterioare repredării.

Termenele de prescripție a dreptului la acțiune menționate mai sus se calculează astfel:

— în cazul acțiunilor de despăgubiri pentru pierdere parțială, avarie sau depășire a termenului de executare a contractului de transport, din ziua eliberării mărfurilor;

— în cazul acțiunilor de despăgubiri pentru pierderea totală a mărfurilor, după trecerea a 30 de zile de la expirarea termenului de executare a contractului de transport;

— în cazul acțiunilor de plată sau restituire a taxelor de transport, a taxelor accesorii, suprataxelor, amenzilor sau de rectificare în caz de aplicare neregulată a tarifului sau de greșeli de calcul, din ziua plății dacă s-a făcut plata, iar dacă nu s-a făcut plata, din ziua eliberării mărfurilor; dacă plata incumbă predătorului, din ziua primirii mărfurilor la transport;

— în cazul acțiunilor pentru plata sumelor rămase de la vânzarea mărfurilor, din ziua vânzării mărfurilor;

— în toate celelalte cazuri, din ziua stabilirii împrejurărilor care au servit de bază pentru prezentarea reclamației (convenția C.I.M. prevede pentru toate celelalte cazuri că termenul curge din ziua în care dreptul poate fi exercitat).

Ambele convenții internaționale stabilesc că ziua în care începe să curgă prescripția, nu se include în termenul de prescripție. De asemenea, în ambele convenții prezentarea reclamației scrise întrerupe curgerea termenului de prescripție. De asemenea, în ambele convenții prezentarea reclamației scrise întrerupe curgerea termenului de prescripție care reîncepe să curgă din ziua în care reclamația a fost parțial sau integral respinsă sau a rămas fără răspuns (după expirarea celor 180 de zile în condițiile convenției S.M.G.S.). În cazul acceptării parțiale a reclamației, prevede în mod expres convenția C.I.M., prescripția nu reîncepe să curgă decît pentru partea de reclamație, care a rămas în litigiu. Dovada primirii reclamației sau a răspunsului precum și aceea a înapoierii documentelor sînt în sarcina părții care invocă acest fapt.

Răspunderea în termen prevăzută de Decretul nr. 167/1968, nu își găsește reglementarea în convențiile internaționale.

dr. Al. DETEȘAN

drept și uzanțe internaționale

Clauza de „despatch” opozabilă exportatorului

O operațiune de export de mărfuri, deși unitară din punct de vedere economic, se materializează totuși pe plan juridic în cuprinsul mai multor contracte de sine-stătătoare. Astfel contractul de vânzare internațională de produse se completează în mod necesar, printre altele, ca un contract de transport terestru, maritim sau aerian.

În vederea derulării operațiunii de comerț exterior în bune condiții se impune să existe o deplină concordanță între contractele care o reglementează. Corelarea dintre contractul de vânzare internațională și cel de transport al mărfurilor se realizează în genere fără dificultăți, datorită faptului că una dintre părți, fie vânzătorul, fie cumpărătorul, figurează în ambele acte juridice. În adevăr, în ipoteza unui export cu clauza FOB, navosirea o asigură cumpărătorul, iar în cazul clauzelor CIF sau C and F, vânzătorul. Acestora sau persoanelor care îi reprezintă le revine obligația elementară de a veghea să existe o perfectă corelare între stipulațiile din contractul de vânzare internațională și cele ale navosirii (charter-party).

În practică se ivesc totuși uneori, nepotriviri între unele clauze ale actelor juridice arătate, așa cum rezultă — printre altele — din hotărîrea nr. 57 din 31 mai 1977, pronunțată de C.A.B.

În speța menționată s-au livrat la export, în baza unui contract de vânzare internațională FOB, încheiat cu o firmă din Paris, anumite mărfuri de masă destinate unui beneficiar cu sediul la Havana. Transportul maritim dintre porturile Constanța și Havana s-a efectuat pe baza mai multor contracte de charter-party, intervenite între cumpărătorul din Paris și diverși armatori străini. Încărcarea mărfii pe navă în portul Constanța s-a realizat, potrivit datelor înscrise în time-sheet, într-un interval de timp

mai scurt decât cel prevăzut în acest scop prin contractul de vânzare internațională. În consecință, vânzătorul a cerut cumpărătorului să-i plătească prima de rapiditate (**despatch**) la care s-a socotit îndreptățit. Cumpărătorul însă a refuzat această pretenție, susținând că în conformitate cu modul de calcul stabilit prin **charter-party** nu s-a realizat nici un devans în efectuarea operațiunii de imbarcare a mărfii în portul de execuție, astfel încît nu poate fi vorba despre **despatch**.

Neînțelegerea semnalată s-a datorat deosebirilor existente între clauza de **despatch** inserată în contractul de vânzare internațională și cea prevăzută în diferitele **charter-party** încheiate de cumpărător pentru navele care au transportat marfa de la Constanța la Havana.

În situația arătată, organul arbitral a trebuit să decidă care anume dintre cele două variante ale clauzei de **despatch** era operantă în raporturile dintre vânzător și cumpărător (armatorii nefiind angajați în această dispută ca părți litigante). Prin hotărîrea nr. 57/1977 a fost exclusă din discuție clauza de **despatch** din contractele de navlo-sire invocate de către cumpărătorul din Paris, ajungîndu-se la concluzia că poate fi luat în considerare numai contractul de vânzare internațională.

Soluția citată s-a întemeiat pe următoarea motivare: „Suma dobîndită cu titlul de **despatch** a fost calculată de vânzător în baza prevederilor contractului de vânzare internațională. Susținerea cumpărătorului că la acest calcul trebuia să se țină seama și de prevederile înscrise în **charter-party** (care erau diferite de ale contractului de vânzare internațională) nu poate fi reținută, deoarece raporturile dintre părțile în litigiu au fost stabilite prin contractul de vânzare internațională și în condițiile acestuia“. În continuare, C.A.B. a precizat că „principiul relativității efectelor pe care le produce contractul impune ca prevederile din **charter-party**, la care vânzătorul nu este parte, să nu-i poată fi opuse. Între părțile din litigiu, vânzător și cumpărător — a conchis organul arbitral — drepturile și obligațiile lor sînt stabilite în mod exclusiv de prevederile contractului de vânzare internațională. Ca atare, numai prin referire la acest contract se poate examina comportarea părților din litigiu. Or este incontestabil că în raport cu contractul de vânzare internațională, suma obținută cu titlu de **despatch** a fost corect calculată“.

Argumentul principal pe care s-a întemeiat hotărîrea citată l-a constituit, așa cum s-a putut vedea, principiul relativității efectelor ce decurg dintr-un contract valabil încheiat. Organul arbitral nu a precizat însă dispoziția legală care în speță dă expresie principiului semnalat.

În această privință este de reținut că regimul juridic al eventualelor efecte pe care un contract le produce față de terți nu poate decurge decât din legea care îl guvernează, așa-numita **lex contractus**.

În speță, întrucît actul de vânzare a fost încheiat la București, competența legislativă aparține în mod firesc legislației române, potrivit normelor de drept internațional privat ale forului (cu alte cuvinte ale C.A.B.). În conformitate cu art. 973 din Codul civil român, „convențiile nu au efect decât între părțile contractante“. Textul citat anunță în termeni neîndoielnici principiul relativității efectelor pe care le generează orice contract, așadar și cele de comerț exterior.

În litigiul ce ne preocupă nu era totuși suficient să se stabilească, prin referire la contractul de vânzare internațională, limitarea efectelor sale între părțile în cauză. Din acest punct de vedere nu se poate contesta că prevederile pe care le cuprinde (inclusiv clauza de **despatch**) obligau atît pe vânzător, cît și pe cumpărător în raporturile reciproce dintre ei.

Adevărata dificultate pe plan juridic a izvorit din împrejurarea că, în litigiul ce ne preocupă, trebuia demonstrată inopozabilitatea față de vânzătorul român a contractelor de **charter-party** încheiate de cumpărător cu diverși armatori. În consecință, ar fi fost necesar să se verifice dacă, în conformitate cu legea aplicabilă acestor contracte de transport, ele produceau efecte numai între părți sau și față de anumite terțe persoane.

Organul arbitral a omis totuși să examineze și aspectul arătat. Nefiind identificată sub nici o formă **lex contrac-**

tus aplicabilă navlosirii, hotărîrea C.A.B. nr. 57/1977 a pornit de la premisa subînțeleasă că inopozabilitatea contractului față de terți constituie un postulat cu valabilitate juridică în orice sistem de drept. Putem considera că această presupunere corespunde realității, fiind o soluție impusă de rațiune.

Independent însă de cele de mai sus, ne întrebăm dacă în sprijinul hotărîrii arbitrale în discuție nu ar putea să fie invocat și un alt argument.

În adevăr, din moment ce cumpărătorul acceptase modul de calcul al timpului de imbarcare stabilit prin contractul de vânzare internațională, trebuie să nu se contracteze stipulînd prevederi diferite în **charter-party**, act pe care, de asemenea, l-a semnat, personal sau prin reprezentant. Consimțînd prin **charter-party** alte criterii decît cele inițiale referitor la **despatch**, cumpărătorul și-a încălcat o obligație fermă asumată față de vânzător, angajîndu-și astfel răspunderea față de acesta. În consecință, pretențiile vânzătorului la plata de **despatch** nu puteau fi combătute de către cumpărător invocînd propria sa culpă, care a constat în consimțirea unei clauze neconcordantă cu stipulațiile contractului de vânzare internațională.

Deși incomplet motivată, hotărîrea organului arbitral de care ne-am ocupat consacră o soluție exactă. Aceasta este dealtfel valabilă nu numai în vânzarea cu clauza FOB, care a fost special avută în vedere de C.A.B., ci **mutatis mutandis** și în vânzarea CIF sau C. and F. Generalizînd, așadar, soluția arbitrală în discuție, putem conchide că în operațiunile de export de mărfuri vânzătorul sub condiția CIF sau C. and F., respectiv cumpărătorul sub condiția FOB sînt obligați, pe proprie răspundere civilă, să asigure concordanța desăvîrșită dintre clauzele referitoare la transportul maritim al mărfurilor, inserate în contractul de vânzare internațională și cele stipulate în **charter-party**. Dacă această obligație este totuși încălcată, prevederile din **charter-party**, diferite de cele referitoare la transportul mărfurilor din contractul de vânzare internațională, sînt inopozabile vânzătorului sub condiția CIF sau C. and F., respectiv cumpărătorului sub condiția FOB.

Dr. O. CĂPĂȚINA

Invocarea forței majore

În raporturile comerciale internaționale, pentru exonerarea de răspundere, forța majoră este invocată cu cea mai mare frecvență. Cazul pe care îl prezentăm, în cele ce urmează, scoate în evidență elementele pe care trebuie să le prezinte evenimentele invocate drept forță majoră și consecințele neîntîrîrii lor.

În baza contractului extern de vânzare-cumpărare, o firmă franceză se obligă să procure marfă din continentul australian și să o livreze unei întreprinderi românești de comerț exterior în condiția de livrare franco vagon, punctul de plecare convenit fiind Hamburg. Termenul de livrare al mărfii nefiind stabilit pe zile calendaristice, ci în decursul unei luni, rezultă că livrarea trebuia să fie efectuată pînă în ultima zi a respectivei luni inclusiv. Elasticitatea termenului de livrare astfel fixat constituie o măsură în favoarea vânzătorului debitor al livrării, dat fiind faptul că durata transportului mărfii la mare distanță via mare prezintă întotdeauna un anumit grad de incertitudine din cauza diversilor factori care pot interveni în cursul călătoriei. Cu toate acestea, din documentele de transport care atestă data expedierii mărfii pe vagoane, conform condiției de livrare contractuale, rezultă că vânzătorul nu a respectat termenul de livrare. Dealtfel, întîrzierea în livrarea mărfii nici nu este contestată de firma franceză, fiind expres recunoscută.

Avînd în vedere că prin contractul extern de vânzare-cumpărare s-a convenit atît o clauză de arbitraj în temeiul căreia litigiile ce se vor ivi pe parcursul executării sale vor fi de competența exclusivă a Comisiei de Arbitraj de pe lîngă Camera de comerț și industrie a R.S. România din București, cît și o clauză prin care se desemnează

legea română ca lege competentă a cirmui condițiile de fond și efectele contractului, întreprinderea românească de comerț exterior cumpărătoare a acționat pe calea arbitrajului firma franceză vânzătoare pentru plata penalizărilor aferente cazului constatată de întârziere în livrarea mărfii. Firma franceză pirită a susținut în apărarea sa că nu poate fi ținută responsabilă pentru plata de penalizări întrucât nici o culpă nu îi este imputabilă pentru întârzierea în livrarea mărfii, această întârziere datorându-se unei situații de forță majoră care o exonerează de orice răspundere.

Legea română fiind legea contractului, în conformitate cu dispozițiile art. 1082 și 1083 din Codul Civil român, răspunderea debitorului pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor asumate prin contract încetează dacă aceasta se datorează unui caz de forță majoră. Potrivit principiului astfel formulat, pentru a putea fi exonerat de răspundere, cazul de forță majoră invocată trebuie să întrunească următoarele condiții:

- să nu poată fi imputat sau imputabil debitorului;
- să constituie un eveniment care în mod normal nu este previzibil;
- să fi fost de natură a opune un obstacol de neînvinș în executarea obligației datorate de debitor.

Caracterele defintorii ale cazului de forță majoră sînt deci neimputabilitatea sa debitorului, imprevizibilitatea și invincibilitatea sa, în sensul că atrage o imposibilitate absolută în executarea obligației asumate prin contract. Nu există prin urmare caz de forță majoră decît în situațiile în care debitorul este pus în imposibilitatea absolută de a-și executa obligația asumată prin contract de un eveniment imprevizibil și irezistibil. Imprevizibilitatea fiind un caracter defintoriu esențial, dacă evenimentul invocată poate fi în mod normal prevăzut, acesta nu constituie un caz de forță majoră.

În speța supusă prezentei analize, atestarea companiei de transport australiene certificată de Camera de Comerț din Sidney confirmă că nu s-a putut încărcă toată cantitatea de marfă pe nava navosită din lipsă de spațiu maritim, fiind expediată ulterior pe un al doilea vas care s-a prezentat cu întârziere la încărcare, deoarece acest vas „a fost întârziat în Europa în timpul descărcării sale în voiajul anterior“. În ce privește ambele vase, prin această atestare se arată că în drum spre Hamburg „au prins o furtună foarte mare în Golful Biscaya ajungînd cu întârziere în portul de destinație“.

Ca atare, în lumina principiilor sus-menționate, lipsa de spațiu maritim pentru încărcarea completă a mărfii pe navă nu întrunește nici unul din caracterele defintorii ale unui caz de forță majoră. Nici starea rea a vremii și nici furtuna pe mare nu reprezintă prin ele însele cazuri de forță majoră, fiind evenimente normale previzibile. De asemenea, nici întârzierea vasului într-o călătorie anterioară nu poate constitui un caz de forță majoră, neîntruind nici una din trăsăturile defintorii ale acesteia.

Așadar rezultă că împrejurările socotite caz de forță majoră și invocate ca atare de firma franceză vânzătoare s-au produs în cadrul raporturilor economice ale acesteia cu furnizorii mărfii și compania de transport australiană. Poziția acestora este aceea a unor terțe persoane atrase de firma franceză vânzătoare la îndeplinirea obligației asumate prin contractul extern față de întreprinderea românească de comerț exterior cumpărătoare. Vânzătorul este deci direct răspunzător față de cumpărător pentru executarea necorespunzătoare a obligației asumate prin contractul extern de vânzare-cumpărare, după plata penalizărilor aferente avînd desigur dreptul la acțiune în regres împotriva terțelor persoane din a căror culpă nu a fost capabil să expedieze marfa în termenul de livrare convenit.

Avînd în vedere că împrejurările invocate de firma franceză vânzătoare drept caz de forță majoră sînt prin urmare fără relevanță juridică față de întreprinderea românească de comerț exterior cumpărătoare, Comisia de Arbitraj de pe lângă Camera de Comerț și Industrie a R.S. România — prin hotărîrea nr. 240/1979 — a considerat acțiunea reclamantei ca fiind pe deplin întemeiată.

Florin ALEXANDRU

CONSECINȚELE NEVERIFICĂRII ACREDITIVELOR

Creditul documentar irevocabil, atît sub formă de acreditativ, cit și de scrisoare de credit comercial (L/C) este modalitatea de plată care prezintă cel mai înalt grad de siguranță cu privire la plata mărfurilor exportate, sub condiția ca elementele pe care le conține să fie verificate și confruntate cu prevederile din contractul comercial de vânzare internațională, în baza căruia a fost deschis.

Confruntarea menționată își are explicația în faptul că creditul documentar este un contract independent de cel de vânzare, încheiat de cumpărător cu banca sa comercială, în beneficiul vânzătorului; așa fiind, băncile nu iau în considerare prevederile contractului de vânzare, ci numai prevederile din documentul de deschidere a creditului comercial (acreditivul sau L/C). Ca urmare, orice nepotriviri dintre clauzele din contractul comercial de vânzare și creditul documentar deschis nu pot fi invocate de beneficiar în fața băncii plătitoare.

Practica comercială dovedește că neverificarea elementelor pe care le conțin creditele documentare deschise în beneficiul exportatorilor poate duce la importante consecințe negative, care, în unele cazuri, se pot solda cu importante pagube valutare, așa cum s-a întimplat în speța pe care o prezentăm în cele ce urmează.

O întreprindere de comerț exterior a încheiat un contract comercial internațional pentru vânzarea unor produse, cumpărător fiind o firmă din Anglia; modalitatea de plată: 15% avans, iar restul prin acreditativ.

La 19 septembrie 1977 cumpărătorul a făcut cunoscute vânzătorului că a deschis acreditivul la valoarea sumei de plată, solicitînd livrarea urgentă a mărfii; în baza acestei comunicări, vânzătorul a dispus producătorului intern — la 3 octombrie 1977 — expedierea mărfii în cauză.

După livrare, întreprinderea de comerț exterior vânzătoare a constatat, cu surprindere, că acreditivul a fost deschis pentru o valoare mult mai mică; cu toate intervențiile făcute la cumpărător, vânzătorul nu a reușit, pe cale amiabilă să încaseze diferența dintre valoarea acreditivului și prețul mărfii livrate, fapt care l-a determinat să introducă cerere de arbitraj la Comisia de arbitraj București (organ arbitral investit prin clauza compromisorie), obținînd astfel un titlu definitiv prin Hotărîrea nr. 5/1980.

Chiar dacă în final, titlul executor dobîndit va fi valorificat, urmările negative produse de neverificarea creditului documentar deschis sînt indiscutabile: a) întârzierea cu aproape doi ani a încasării prețului pentru o marfă exportată în bune condiții, fără reclamații privind calitatea; b) cheltuieli suplimentare bănești și de timp pentru încasarea unei sume pentru care s-a prevăzut cea mai sigură modalitate de plată — creditul documentar — modalitate însă neverificată; c) eroziunea capitalului (a diferenței de preț neincasate) în cei doi ani, care nu mai poate fi recuperată, la care se adaugă diferența de dobîndă între cea admisă prin hotărîre și dobînda pieței.

Al. Di

vademecum

STRATEGII DE MARKETING

(IV) Din cadrul strategiilor de produs pe care o întreprindere le poate adopta pentru pătrunderea și menținerea poziției pe piața externă am prezentat „strategia de dezvoltare a cererii primare“ (Supliment nr. 16/1980), ca alternativă strategică față de dezvoltarea cererii selective sau de lărgire a cererii pentru produsele introduse.

Continuăm în acest număr prezentarea strategiilor de marketing ale produsului prin exemplificarea pe piața tunului a modului de aplicare a „strategiei de dezvoltare

RELAȚII FINANCIAR-VALUTARE

a cererii selective" și pe piața maselor plastice a „strategiei de lărgire a cererii pentru produsele introduse“.

Foarte multe întreprinderi trec repede, poate uneori prea repede, de la opțiunea făcută pentru strategii de dezvoltare a cererii primare (ofensivă) la strategia de dezvoltare a cererii selective pentru produsele lor (defensivă).

Consecințele acestui comportament sînt: reducerea prețului (pentru produsul care nu mai este considerat nou) și încercarea de a genera o fidelitate față de o anumită firmă, dar nu pe calea unei diferențieri reale a produsului în sine, ceea ce conduce la proliferarea de mărci care produc confuzii. Foarte elocventă este în acest sens desfășurarea bătăliei mărcilor de țigarete. Pe această piață cea mai mare parte a fondurilor nu se cheltuiesc pentru diversificarea selectivă a produsului, ci pentru campanii de publicitate selectivă. Diferențierea reală a produsului privește numai forma, dimensiunea (lungimea) și marca țigaretelor. Se cheltuiesc în schimb sume considerabile pentru a încerca să se creeze în mintea fumătorilor diferențieri subtile sau imaginare privind aroma, gustul și alte satisfacții foarte subiective. În același scop planificatorii de produs combină diverse produse și sortimente. Astfel apar variantele: mentolat, cu filtru sau fără filtru, scurte sau lungi (king size), filtru cu cărbune, filtru extra-long;

O altă cale este variația ambalajelor — de exemplu: cutia deschisă în partea superioară (flip-top) a fost și ea un mijloc de a diferenția marca. Frica de cancer a avut, de asemenea, un serios impact asupra politicii produsului. Pe ambalaje se scrie acum un avertisment privind nocivitatea fumăturii. Nici o firmă nu a părăsit însă piața, cele mai multe firme mari orientîndu-se către mărci cu filtru care înlătură într-un procent în creștere gudronul și nicotina. Sau în dorința de diferențiere se orientează spre alte produse. Astfel:

— American Tabaco Co. ce deține mărcile: Lucky, Strike, Pall Mall, Tareyton și Montclair a cumpărat firmele Sunshine Biscuit Co și J.B. Beam Distilling Corporation;

— Ligett & Myers Tobacco Co, ce deține mărcile: Chesterfield, L & M, Lark și Oasis a achiziționat o instalație de preparare a hranei pentru ciini și o societate comercială de băuturi;

— P. Lorillard. Co. Inc. ce deține mărcile: Old Gold Kent, New-port, Spring și True a achiziționat un concern de dulciuri și bomboane;

— Philip Morris Inc. ce deține mărcile: Philip Morris, Marlboro, Alpine, Parlament, și Benson & Hedges are, de asemenea, în nomenclator lame de ras și articole de toaletă, gumă de mestecat, produse de hîrtie și ambalaj, chimicale și adezivi.

Cazuri de succes în utilizarea strategiei de dezvoltare a cererii selective pentru produse ale construcțiilor de mașini le constituie, spre exemplu, lansarea automobilelor „Volvo“, proiectate să ofere un plus de performanțe tehnice și utilitare (de confort) unor segmente cu venituri superioare sau introducerea motocicletelor „Honda“ pe piața americană.

O altă strategie din grupa: „cerere primară versus cerere selectivă“ o constituie cea de dezvoltare a cererii primare pentru produsele exportate în mod curent. Un exemplu de astfel de strategie oferă firma Du Pont în dezvoltarea pieței nylonului.

● Nylonul a fost utilizat inițial în scopuri militare în anul 1940 pentru parașute, tricouri circulare și apoi a început să fie utilizat pentru galanterie de damă.

● Tendința de creștere a veniturilor, de modă sezonieră a condus pe Du Pont la promovarea galanteriei în culori nuanțate, cu modele, și textură fină.

● Nylonul intră în 1944 pe piața țesăturilor (tafta, marquisette) și din 1945 pentru tricotaje împletite (de urzeală).

● Prevăzînd reducerea cererii la toate aceste domenii au fost căutate noi utilizări: în 1948 pentru cord de anvelope; fibre texturate pentru nălăvire și pantaloni bărbațești — 1955; covoare din 1959.

Fără această inovare în valuri succesive, nylonul ar fi rămas la utilizarea sa militară și eventual pentru tricotaje circulare, ceea ce ar fi însemnat declinul său total prin 1950.

Evoluția ciclică a utilizării și renunțării la nylon pentru diferite scopuri a fost determinată nu numai de modificări în structura cererii (cum a fost cazul cu galanteria de damă), dar și de apariția concurenței cu alte tipuri de fibre sintetice care au invadat piețele create de Du Pont pentru nylon.

I. GEORGESCU

în actualitate

ACTIVITATE COMERCIALĂ INTENSĂ LA EDIȚIILE DIN ACEST AN ALE TIBCO ȘI SALONULUI INTERNAȚIONAL AL CHIMIEI

Între 7 și 15 mai a.c. s-au desfășurat la București edițiile '80 ale Tîrgului Internațional de Primăvară și Salonului Internațional al Chimiei, manifestări expoziționale ce contribuie la profilarea Capitalei noastre ca important centru al comerțului și cooperării economice internaționale. România, ca principal exportant a prezentat prin standurile și pavilioanele a 27 de întreprinderi specializate de comerț exterior cele mai noi și performante produse realizate de peste 300 de unități industriale, de cercetări, proiectări și inginerie tehnologică din întreaga țară. În special s-au remarcat prin înalta tehnicitate și competitivitate a expozitelor, mașinile și utilajele destinate industriei ușoare și celei textile, instalațiile în gamă variată, din domeniul chimiei ce sînt exportate azi la cheie prin intermediul firmei Industrialexportimport, noile modele de autoturisme de teren ARO și Dacia „1310“ și „1302“, produsele electronice și electrotehnice.

Oferta oaspeților de peste hotare a fost prezentată în standurile a peste 500 de firme producătoare și comerciale din 26 de țări: Anglia, Austria, Bangladesh, Belgia, Brazilia, Bulgaria, Cehoslovacia, Cuba, Danemarca, Elveția, Franța, R.D. Germană, R.F. Germania, Grecia, Italia, Iugoslavia, Japonia, Libia, Olanda, Polonia, Senegal, Spania, S.U.A., Turcia, Ungaria și U.R.S.S. Organizația pentru Eliberarea Palestinei a fost prezentă cu un stand.

În cadrul celei de a VII-a ediții a TIBCO și a IV-a ediții a Salonului internațional al chimiei s-au încheiat importante tranzacții de export și import, încă din primele zile ale tîrgului. La închiderea ediției noastre, pe principalele grupe de mărfuri se încheiaseră următoarele tranzacții de întreprinderile românești de comerț exterior.

— Întreprinderile exportatoare din domeniul construcțiilor de mașini: contracte privind livrarea de televizoare, aparate electrocasnice, lustre, mașini unelte, aparataj de joasă tensiune, în R.F.G., U.R.S.S., R.P.U., R.P.B., Egipt;

— Întreprinderile exportatoare de produse chimice: contracte privind livrarea de anvelope, cauciuc sintetic, mase și fibre plastice, coloranți, îngrășăminte chimice, alte produse chimice și petroliere în Anglia, Austria, Brazilia, Dubai, Egipt, Elveția, Franța, Grecia, R.G.D., R.F.G., Japonia, Olanda, Portugalia, Ungaria, U.R.S.S.;

— Întreprinderile exportatoare din domeniul industriei ușoare și alimentare: contracte privind livrarea de confecții, tricotaje, încălțăminte, țesături și fibre tehnice, produse alimentare, în R.D.G., R.S.C., R.F.G., U.R.S.S., Iordania, Israel, Irak;

— Întreprinderile exportatoare din domeniul materialelor de construcții și economiei forestiere: contracte privind livrarea de materiale pentru amenajări interioare, produse din lemn, mobilă, în R.P.U., Cipru, Suedia, R.D.G., R.F.G.

Contracte de import s-au încheiat cu firme din R.D.G., R.P.U., U.R.S.S. pentru: aparate electrocasnice (frigidere, picup-uri, magnetofone), ceasuri, cu firme din U.R.S.S., aparate medicale și electronice din R.D.G., R.F.G. și R.P.U., materiale foto din R.D.G., produse chimice și alte materiale industriale (celuloză, azbest, in, materiale refractare) din R.F.G., R.P. Chineză, S.U.A., Austria, Franța, U.R.S.S., mașini unelte din Bulgaria, U.R.S.S., R.D.G., cafea boabe și solubilă din Brazilia, ș.a.

I. G

contract economic

Răspunderi pentru neefectuarea decontărilor în termen

Art. 154 din Legea nr. 9/1972, astfel cum a fost modificată și completată prin Legea nr. 2/1979, prevede că, — în raporturile dintre unitățile socialiste — plățile trebuie efectuate la data exigibilității lor, debitorul fiind obligat să le efectueze iar creditorul fiind dator să le ceară.

Neîndeplinirea obligației de mai sus este sancționată prin plata de penalități care se datorează unității socialiste-creditoare, ca și prin plata de daune în vederea reparării prejudiciului cauzat prin neîndeplinirea conformă a obligației de plată a prețului.

Unitățile beneficiare, pentru a obține exonerarea de răspundere, invocă unele împrejurări la care ne vom referi în continuare.

Se susține, relativ frecvent, că neîndeplinirea în termen a obligației de plată a prețului s-a datorat greutăților financiare cauzate de neîndeplinirea planului de producție și a celui de desfacere.

În legătură cu o asemenea susținere, s-au reținut următoarele prin Decizia primului arbitru de stat nr. 2279/1979:

„În speță, se constată că procesele verbale invocate de petiționar dovedesc doar nerealizarea unei părți din producția planificată ca urmare a întârzierii probelor tehnologice și a neterminării instalației de nitrocalcar și de uscare a clorurii de potasiu.

Această împrejurare nu justifică însă întârzierea plății produselor livrate de reclamantă și nici blocarea contului, pe de o parte, iar pe de altă parte se constată că pîritul nu a solicitat credite pentru asigurarea disponibilităților bănești necesare în vederea efectuării plăților în termen, așa cum avea posibilitatea în conformitate cu prevederile Legii finanțelor”.

În alte cazuri, pentru a justifica întârzierea cu care s-a îndeplinit obligația de plată a prețului, unitățile beneficiare invocă împrejurarea că banca, din eroare, nu a efectuat decontarea în termen.

O asemenea apărare a fost înlăturată, prin Decizia primului arbitru de stat nr. 2204/1979, cu următoarea motivare: „Împrejurarea invocată nu întrunește elementele unui caz de forță majoră, pîrita avînd obligația să verifice modul în care organul său bancar și-a îndeplinit obligațiile sale de mandatar inclusiv în ce privește operațiunea în cauză”.

Soluția adoptată corespunde cu acele dispoziții ale Normelor metodologice B.N.R.S.R. nr. 2/1977 privind efectuarea plăților între unitățile socialiste, potrivit cărora, „titularii de cont sînt obligați să verifice temeinicia operațiilor înregistrate în conturi și să semnaleze băncii orice omisiune sau eroare în cel mult 10 zile lucrătoare de la data stabilită pentru ridicarea sau expedierea extrasului de cont.

Răspunderea băncii încetează dacă pînă la expirarea termenului stabilit nu este sesizată cu reclamație scrisă despre neînregistrarea sau înregistrarea eronată a operațiilor în conturi, soldurile și operațiile din acestea considerîndu-se confirmate” (pct. 22).

Considerăm că rezolvarea care se impune, în raportul dintre unitatea furnizoare și cea beneficiară, trebuie să fie aceeași și în cazul în care această din urmă unitate semnalează băncii, în termen, omisiunea de a efectua decontarea sumei care reprezintă prețul datorat, iar banca nu dă urmare sesizării.

Într-adevăr, unitatea furnizoare apare ca terț față de raportul dintre bancă și unitatea beneficiară, raport stabilit prin contractul de cont încheiat. Deci, consecințele neefectuării decontării la termen se vor localiza — și în acest caz — la unitatea beneficiară. Cît privește răspunderea băncii în cadrul contractului de cont, aceasta funcționează

ză în limitele statutului său. Așa cum s-a relevat în literatura de specialitate, „banca răspunde numai pentru sume eronate eliberate sau înregistrate (cazuri limitative de răspundere). Înseamnă că pentru neefectuarea plății, acceptate de titularul contului, banca nu răspunde, cu toate că și această eroare poate provoca bagube (de exemplu, penalitățile datorate... pentru întârzierea plății prețului produselor livrate, lucrărilor executate sau serviciilor prestate). Soluția se explică prin faptul că organizațiile socialiste sînt obligate să ia măsurile necesare în vederea efectuării plății după preluarea și recepția produselor, respectiv după recepția lucrărilor sau serviciilor, iar unitățile bancare răspund, ca principiu, numai pentru debitoria nejustificată a conturilor sau neînregistrarea sumelor în cont, dar nu și pentru neefectuarea plăților în cont”.

I. ICZKOVITS

Precizări privind aplicarea unor penalități

Legea contractelor economice, modificată și completată prin Legea nr. 3/1979, reglementează, cu prioritate, contractele de lungă durată care se încheie între unitățile socialiste (art. 15), fără să excludă, în același timp, posibilitatea încheierii contractelor economice și pe perioade mai scurte.

Articolul 16 din aceeași lege prevede că în cazul unor acțiuni noi stabilite pe parcursul îndeplinirii planului cîncinal, contractele economice se vor încheia la data aprobării acțiunii, pe durata corespunzătoare îndeplinirii sarcinii de plan respective.

În contextul dispozițiilor normative citate și a altora — la care se va face referire mai jos — s-a pus problema modului în care se răspunde cu penalități pentru nerespectarea obligațiilor contractuale asumate pe baza unei repartiții emise numai pe trimestrul II.

Sarcina de plan astfel stabilită trebuie îndeplinită pînă la finele trimestrului respectiv sau — mai precis — la data scadenței termenului contractual stabilit de către părți cu respectarea indicației obligatorii din repartițiile privind perioada de executare.

Aceasta nu înseamnă însă că executarea nu se poate efectua — desigur, cu întârziere — la o dată ulterioară sfîrșitului trimestrului II, dar în cadrul anului de plan.

Prin urmare, în cazul în care ne referim, penalitățile de întârziere se datorează, așa cum prevede art. 47 pct. 1 lit. a din legea amintită, pînă la data executării în natură a prestației, renunțării de către beneficiar la aceasta potrivit art. 40 sau imposibilității executării obligației din cauză de forță majoră.

Penalitățile de 8% prevăzute de art. 47 pct. 3 se datorează la data expirării duratei corespunzătoare îndeplinirii sarcinii din planul anual, adică la 31 decembrie.

În consecință, chiar dacă repartiția s-a emis exclusiv pentru trimestrul II, dreptul la acțiune privind penalitățile de 8% devine actual la sfîrșitul anului, afară de cazul în care unitatea beneficiară, anterior acestei date, renunță în condițiile art. 40 la primirea produselor care nu au fost livrate la termenul contractual. Pe aceeași dată începe să curgă prescripția dreptului la acțiune privind plata penalităților respective.

Soluția este identică pentru situația în care se emit, în cursul anului de plan, repartiții succesive pentru fiecare trimestru, repartiții care privesc aceleași unități executante și au ca obiect același produs.

Prin cele de mai sus am răspuns întrebărilor tov. director comercial V. Giurgiu de la Centrala Industriei bum-bacului București.

H. MATEI

Întrebări și răspunsuri

● **GHIMES AUREL, Bacău** — Din fila de plan privind producția fizică pe sortimente transmisă de Centrala industrială a liniei, Întreprinderii de postav „Proletarul“ Bacău cu nr. 15565/21.XII.1979, rezultă că au fost cuprinse și următoarele poziții:

- piese de schimb — mii lei,
- reparații capitale ale utilajelor și mijloacelor de transport proprii executate în regie proprie — mii lei,
- reparații curente, mijlocii și lucrări de întreținere pentru utilaje și mijloace de transport proprii executate în regie proprie — mii lei.

În sensul prevederilor Decretului nr. 100/1979, fiecare poziție din planul producției fizice nominalizată de organul ierarhic superior, constituie sortiment. Această precizare este făcută și de Ministerul Muncii cu scrisoarea nr. 15075/31.III.1980 adresată Băncii Naționale a R.S. România. Determinarea nivelului de realizare a producției fizice pe sortimente în vederea acordării retribuției este reglementată prin Decretul nr. 100/1979, anexa 7, pct. 2. La determinarea nivelului de îndeplinire a planului producției fizice pe sortimente, Sucursala județeană a Băncii Naționale a R.S. România din Bacău a ținut seama de aplicarea prevederilor din decretul menționat, potrivit căruia, dacă unele sortimente nu au fost realizate conform prevederilor din plan, gradul de îndeplinire a producției fizice se determină prin scăderea, din valoarea totală a tuturor sortimentelor planificate, a valorii corespunzătoare nerealizărilor de la fiecare sortiment în parte.

În cazul Întreprinderii de postav „Proletarul“ — Bacău modul de calcul este următorul:

$$\frac{511.779 - 2476}{511.779} = 99,5\%$$

Acest calcul este valabil numai în cazul când reparațiile planificate fizic nu au fost realizate.

Dacă planul fizic al reparațiilor curente sau al reparațiilor capitale s-a realizat, însă valoric, ca urmare a reducerii costurilor, apare nerealizat, pozițiile respective se iau în calcul la nivelul planului.

Sucursala județeană a Băncii Naționale din Bacău a solicitat Întreprinderii de postav „Proletarul“ informații referitoare la modul de realizare a planului fizic la reparațiile capitale și la reparațiile curente. În funcție de modul în care acestea au fost realizate se va proceda așa cum se arată mai sus.

În ce privește prelevarea sumelor necesare plății unor drepturi aferente trim. IV al anului 1979, potrivit indicațiilor Ministerului de Finanțe nr. 150233/1979 este necesar să se constituie rezerve pentru cheltuieli preliminate. În timpul anului aceste sume se înregistrează în cheltuieli, cu respectarea prevederilor legale, în perioada în care se plătesc. În situația în care

drepturile cuvenite sînt superioare prelevărilor, organele bancare nu pot elibera sumele solicitate în plus decît numai în cazul în care întreprinderea are avizul Ministerului de Finanțe de includere a acestor sume în costurile anului în care se face plata.

● **ÎNTEPRINDEREA MECANICĂ TIRGOVIȘTE**, se interesează de modul în care se contractează legal lucrările de investiții. Art. 96 din Legea finanțelor (nr. 9/1972) este clar în acest sens și dv. îl cunoașteți. În calitate de furnizoare, unitatea dv. are obligația de a se asigura că beneficiarul este în poziția de a contracta în mod legal lucrările de investiții. Scrisoarea acestuia sau menționarea aprobărilor legale în contractul economic sînt suficiente. Dacă eventual datele comunicate sau inserate în contract de către beneficiar nu corespund realității, răspunderea sa este angajată pentru fapta ilicită.

● **RĂDOI NELU, I. P. Informația, București** — arată că, fiind încadrat la această unitate din anul 1972, cu începere de la data de 20 septembrie 1978 și pînă la 10 iunie 1979 a îndeplinit obligații militare. Reîncadrîndu-se în muncă în termenul legal la aceeași unitate, întreabă dacă are dreptul la concediul legal de odihnă pe anul 1979.

Răspunsul este afirmativ. Într-adevăr, potrivit prevederilor Legii nr. 26/1967, au dreptul la concediu de odihnă în fiecare an calendaristic persoanele cu vechime neîntreruptă în muncă. Or, din coroborarea prevederilor art. 10 lit. a cu cele ale art. 9 lit. e din Legea nr. 1/1970, rezultă expres că personalul muncitor care a îndeplinit obligații militare se consideră că are vechime neîntreruptă în muncă.

În cazul dv. nu sînt aplicabile prevederile art. 12 alin. 5 din Legea nr. 26/1967 care se referă exclusiv la persoanele reîncadrate a căror vechime în muncă a fost întreruptă, dat fiind că satisfacerea obligațiilor militare nu întrerupe nici vechimea neîntreruptă în muncă și nici vechimea neîntreruptă în aceeași unitate (art. 9 și 10 din Legea nr. 1/1970).

În consecință, pentru anul 1979 aveți dreptul la 17 zile concediu de odihnă, indiferent de faptul că în perioada 1 ianuarie — 10 iunie din acel an ați fost militar. Modul de calcul al drepturilor bănești este prevăzut prin art. 17 din Legea nr. 26/1967, text care stabilește cum se procedează în cazul în care în perioada de 12 luni pentru care urmează să se calculeze drepturile cel în cauză a fost absent de la serviciu.

● **ANTON VLADAR, Gherla** — În cazul transferării — în interesul servi-

ciului — precum și al promovării con-comitente în funcție, trebuia să vi se asigure o retribuție majorată cu o clasă (art. 33 din Legea nr. 57/1974). Conform art. 176 din Codul Muncii aveți dreptul ca în termen de trei ani de la încadrarea dv. prin transfer să cereți rectificarea retroactivă a încadrării. Vă puteți adresa în acest sens și Comisiei de judecată din întreprindere (art. 208 al. 1 din Legea nr. 57/1974).

● **FLAVIU CIȘMAȘIU, Turda** — Din scrisoarea dv. rezultă că ați avut o vechime efectivă în muncă și în specialitate de peste doi ani (la 1 martie 1980). Cu începere de la împlinirea acestei vechimi ați avut dreptul să ocupați funcția de șef atelier de gr. IV, astfel cum prevede art. 32 din Legea nr. 12/1971. Faptul că sinteți în al treilea an de stagiu nu poate determina plata unei retribuții mai mici decît aceea cuvenită pentru funcția de șef atelier — la nivel de bază. În ce privește aplicarea art. 67 din Codul Muncii (persoana trecută temporar în altă muncă are dreptul la remunerația corespunzătoare) trebuie să verificați dacă sînt îndeplinite condițiile prevăzute de art. 74 din Legea nr. 57/1974.

● **THEODORA ANASTASIU, București** — Mama, încadrată cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată, este beneficiară a alocației de stat pentru copii, în cazul în care — nefiind divorțată — i s-a stabilit, prin Hotărîre judecătorească — dreptul la o pensie pentru întreținerea copilului. Alocația se acordă în funcție de retribuția tarifară a beneficiarei de alocație.

● **GHEORGHE ENACHE, Agiea** — În cazul promovării în funcție, vechimea minim necesară pentru acordarea unei gradații se calculează de la data promovării, cînd cel în cauză a beneficiat de prevederile art. 33 din Legea nr. 57/1974. În cazul transferării într-o funcție similară, dar într-o unitate cu niveluri de retribuție mai mici, personalul transferat beneficiind de menținerea retribuției tarifare avute, fiind trecut (conform relatării dv.) de la gradația I la gradația a IV-a (Decretul nr. 100/1979), vechimea necesară pentru acordarea unei gradații superioare (a V-a) se calculează de la data cînd persoana respectivă a fost încadrată la gradația I.

● **CONSTANTIN M. CREȚU, Tecuci** — Art. 68 din Legea nr. 12/1971 se referă la posibilitatea menținerii, în continuare, a funcțiilor deținute la aplicarea legii, respectiv a unor funcții echivalente. Funcția de revizor contabil principal este o funcție de execuție, în timp ce funcția de contabil șef face parte din categoria personalului de conducere. Funcțiile respective nu sînt echivalente și nu este deci posibilă — în cazul arătat — aplicarea prevederilor art. 68 din legea sus-menționată.

● **PETRE P. CURELEA, Căzănești, Mehedinți** — Perioada cit ați lucrat în C.A.P. în calitate de membru al cooperativei de producție și nu în calitate de încadrat cu contract încheiat în condițiile prevăzute de legislația muncii, nu se include în vechimea în muncă în raport de care se acordă dreptul de pensie pe linia asigurărilor sociale de stat.

● **ION ORIȚA, Focșani** — Potrivit art. 109, alin. 5, din Codul Muncii urmărirea pentru acoperirea pagubelor se poate îndrepta și împotriva altei persoane decât cea care a provocat direct paguba, în cazurile prevăzute de lege. Răspunderea persoanelor care au înlesnit producerea pagubei este o răspundere subsidiară, deoarece intervine numai după epuizarea posibilității de recuperare de la autorul prejudiciului și totodată o răspundere de excepție. Între răspunderea principală și cea subsidiară există o unitate indisolubilă, în sensul că nu poate exista răspundere materială subsidiară fără preexistența unei răspunderi principale. În vederea apărării avutului obștesc și spre a se evita pierderea termenului de stabilire a răspunderii materiale subsidiare, este recomandabil ca răspunderea materială subsidiară să fie stabilită pe cale de decizie de imputare, odată cu constatarea pagubei produse de autorul direct. În acest sens s-a pronunțat și Plenul Tribunalului Suprem prin Decizia de îndrumare nr. 5 din 26 iunie 1974. De altfel, precizăm că răspunzătorul în subsidiar răspunde pentru o faptă proprie, nu pentru fapta altuia. Mai menționăm că în cazul cînd prin hotărîrea definitivă a organului de jurisdicție s-a anulat decizia de imputare inițială ca fiind emisă greșit, ori paguba nu a putut fi recuperată decît parțial, un nou termen pentru emiterea deciziei de imputare începe să curgă de la această dată împotriva celor vinovați în cadrul celei de a doua răspunderi distincte intervenite.

● **GHEORGHE MOISA, Bălusești, Neamț** — Aspectele ridicate în scrisoarea dv. sînt în curs de soluționare la Arbitrajul UJCAP Neamț, fapt rezultat din însăși scrisoarea trimisă. În această situație să așteptăm rezolvarea problemei pe plan jurisdicțional.

● **GHEORGHE ȘERB, Oradea** — Prevederile art. 68 (alin. 1) pct. a și b din Legea nr. 27/1976 a retribuirii muncii în unitățile agricole cooperatiste, au fost modificate și completate de Legea nr. 4/1978, art. 187 alin. 4, 5, 6 și 7. La determinarea gradului de realizare a producției fizice și nete, în C.A.P., potrivit actualelor reglementări, nu se include valoarea producției calamitate. Nu există temei legal pentru a majora realizarea indicatorilor — producție fizică și netă — cu valoarea calamităților.

● **EMILIAN DOBRESCU, Constanța** — Conform instrucțiunilor nr. 36/1975 aprobate cu Ordinul ministrului turismului nr. 402/1975 și avizate de Banca Națională și Banca Română de Comerț Exterior, turiștii străini pot achita contravaloarea prestațiilor de cazare și în lei proveniți din schimb valutar, numai dacă prezintă borderoul de schimb emis de unitățile autorizate. În aceste cazuri lucrătorul de la unitatea de cazare este obligat să înscrie pe nota de plată numărul borderoului de schimb. Încasarea cazării în lei la tariful stabilit pentru turiștii străini se consideră realizări valutare ale unității de turism. În cazurile în care prestația de cazare se încasează în lei, dar se omite să se înscrie pe nota de plată hotel numărul borderoului de schimb valutar, conform Instrucțiunilor nr. 36/1975, unitățile bancare nu o înregistrează drept încasare în valută, ceea ce face să se diminueze volumul realizărilor valutare ale unității de turism. De aceea, o asemenea situație poate fi asimilată cu o lipsă în gestiunea de valută.

În conformitate cu prevederile Decretului Consiliului de Stat nr. 373/1976 art. 1, pct. d, lipsurile în gestiunea persoanelor care manipulează sume în valută la unitățile economice autorizate să efectueze operațiuni cu mijloace de plată străine, se impută persoanei vinovate.

● **VALERIU VOINEA, Brăila** — Potrivit prevederilor Legii Finanțelor (art. 152) „plățile din conturile unităților socialiste se efectuează cu consimțămîntul acestora, cu excepția celor plăți care privesc obligații constatate prin titluri executorii, precum și a plăților pentru efectuarea cărora dispozițiile legale prevăd că se vor deconta fără consimțămîntul unităților plătitoare”.

● **G. PUȘCAȘU, Bacău** — La stabilirea prețurilor actuale de producție pentru energia termică produsă în regim de termoficare s-a avut în vedere o rentabilitate de circa 7%. Rentabilitatea realizată în anul 1979 de unitățile de producere a energiei electrice și termice, din subordinea Ministerului Energiei Electrice, a fost de 5,42% la energia electrică și de 2,6% la energia termică.

● **ION DANCIU, GHEORGHE BABUȚ, Sighetul Marmăției** — Potrivit art. 5 din statut, cooperativa recunoaște dreptul de proprietate personală avut la înscrierea în C.A.P. în limita prevăzută în statut. În temeiul art. 6 din statut, cooperativa poate atribui loc de casă în perimetrul construit al localităților. Neacordarea autorizației de construire în oraș și restrîngerea locului de casă la 100 mp sînt probleme ce cad în competența Comitetului pentru problemele consiliilor populare, iar modul de dovedire a dreptului de proprietate în cazurile menționate sînt de competența notațiilor legale de stat care vă pot da relații detaliate. În unele județe, în astfel de

cazuri, s-a folosit acțiunea în constatare. Cooperativa nu poate pretinde plata terenurilor din proprietatea personală extratabulară.

● **INTREPRINDEREA DE ULEI, Roșiori de Vede** — Consumul de motorină pentru tractoarele U—650 cu 2 remorci este normat în broșura „Norme de producție și de consum de motorină” (pag. 88—111) revizuite în anul 1978 de către Direcția generală economică pentru modernizarea agriculturii din cadrul Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare (M.A.I.A.). Broșura tipărită în anul 1979 poate fi găsită și la S.M.A. Roșiori de Vede.

Menționăm că, în scopul raționalizării consumurilor de motorină pentru transporturi în cadrul M.A.I.A., tractoarele U—650 trebuie echipate cu cîte 2 remorci de 4 sau 5 tone fiecare. Folosirea tractorului fără remorcă sau cu o singură remorcă este interzisă.

● **ION SECARĂ, București** — Normele de structură și organismele tip aprobate prin anexele la Decretul nr. 162/1973, au caracter maximal și, ca atare, constituirea altor compartimente decît cele prevăzute în organigrame nu este permisă. În cazul cînd numărul de personal este sub limitele minime prevăzute pentru constituirea serviciilor sau birourilor menționate în organismele tip, se pot constitui colective de muncă, nefiind deci posibilă comasarea unor compartimente funcționale.

● **ALEXANDRU BOIȘOREANU, Avrig, Sibiu** — Punctul dv. de vedere este întemeiat pe prevederile anexei nr. 14 la Decretul nr. 100/1979, în sensul că la stabilirea indemnizației pentru concediul anual de odihnă nu se includ nici premiile ocazionale și nici cele anuale.

● **IOAN BERGHEANU, Alba Iulia** — Termenul pentru prezentarea contestației împotriva angajamentului de plată luat de către personalul muncitor, este de 30 de zile de la data cînd cel în cauză a luat cunoștință de împrejurarea care poate determina anularea angajamentului. Din literatura de specialitate rezultă că, aplicîndu-se o lege specială (Codul muncii), nu sînt aplicabile prevederile art. 167/1958 privind la prescripție și deci termenul de 180 de zile, la care s-a referit răspunsul publicat în nr. 3/1980).

● **CASANDRA JUREA, Forăști Suceava** — Conform art. 42 din Legea nr. 3/1977, pensionara C.A.P. care este și titulara unei pensii de urmaș trebuie să opteze pentru una dintre aceste două pensii. În cazul dv. s-a procedat conform legii.

oferte
DE PRODUSE
DIN STOC

capacitati de productie produse noi

INTREPRINDEREA DE AGREMENT SI PRODUCTIE INDUSTRIALA PENTRU TURISM

Str. Luterana nr. 9 Sector 1
Cod 70741
Bucuresti
Telefon 13.78.60

- Bară inox Ø 12 kg. 58
- idem Ø 12 kg. 329
- idem Ø 12 kg. 3
- idem Ø 14 kg. 204
- Bucse distanțiere buc. 16100
- Bile metalice buc. 667
- Coroană rep. 31.980 buc. 5
- Cuie 80×3,5 kg. 100
- idem 100×4 kg. 96
- idem 70×3,5 kg. 5
- idem 100×4 kg. 2
- Electrozi inox Ø 2,5 kg. 550
- Folie aluminiu kg. 100
- Închizător ufatag buc. 20
- Inele bronz sinterizate buc. 1079
- idem buc. 8572
- idem buc. 500
- Kiplinguri 4×10 buc. 5000
- idem 4×20 buc. 540
- idem 4×15 buc. 8150
- idem 5×20 buc. 800
- Holtșurub kg. 1
- Mașini pa emic buc. 10
- idem mare buc. 4
- Nituri 4×10 kg. 47
- idem 4×18 kg. 41
- idem 4×10 kg. 28
- idem 3×12 kg. 3
- Oțel C 120 Ø 20 kg. 56
- idem C 120 Ø 25 kg. 74
- Piulițe M 14 kg. 6
- Reductor secundar buc. 2
- Sirmă sudură Ø 4 kg. 237
- Sirmă arc Ø 7 kg. 143
- idem Ø 7 kg. 77
- idem cromenar kg. 98
- idem kg. 322
- Șaibe plate 14 mm kg. 141
- Șuruburi 8×16 CM buc. 14000
- idem 8×16 CZ buc. 15000
- idem 8×20 CM buc. 3000
- idem 12×40 CM buc. 30000
- idem 12×50 CM buc. 750
- idem 12×100 CM buc. 360
- idem 12×80 CM buc. 2310
- idem 12×120 CM buc. 350
- idem 14×80 CM buc. 6500
- idem 14×100 CM buc. 500
- idem 14×120 CM buc. 2990
- idem 16×50 CM buc. 170
- idem 16×80 CM buc. 100
- idem 20×70 CM buc. 537
- idem 20×80 CM buc. 300
- Oțel C 120 Ø 18 kg. 53

- Acumulator MOBRA buc. 53
- Bară bronz Ø 25 kg. 60
- Bară inox Ø 25 kg. 53
- Bară alamă Ø 12 kg. 45
- Bară alamă Ø 16 kg. 10
- Bară alamă pătrată kg. 8
- Bară alamă HF Ø 8 kg. 8
- Bară alamă Ø 10 kg. 11
- Cutii miez buc. 2
- Saltea semifinită 1900/900 buc. 23
- idem 1900×1000×300 buc. 23
- idem 1900×900×270 buc. 22
- idem 1900×1250 buc. 23
- idem 1900×1900 buc. 7
- Hirtie carbon siliciu buc. 300
- Hirtie telex kg. 50
- Hirtie carbon siliciu buc. 86
- Bandaje cauciuc buc. 35
- Broască Yale buc. 2
- Balama UFA buc. 20
- Coloane plastic buc. 2
- Clei oase măcinat kg. 3
- Casetă vacumată buc. 15
- Cilindri sticlă buc. 84
- Curele trapezoidale buc. 166
- Deșeuri folie kg. 12
- Furci cărucior buc. 880
- Furtuni pinză ml. 30
- Elemente amortizor kg. 92
- Geam TFA sec. 5 mm mp 4
- Keder kg. 11
- Keder kg. 121
- Keder kg. 19
- Nacele vacuumate buc. 19
- Pastă lustruit plite kg. 10
- Furnir stejar mp 866
- Furtun cu extracție Ø 16 ml. 59
- Oțel aliat scule 2080×200×15 kg. 332
- Profil OL 37 50×20 kg. 30000
- Tablă neagră 25×1600×6500 kg. 500
- idem 45×1700×3050 kg. 1160
- Tablă aluminiu kg. 40
- Tablă aluminiu de 3 mm kg. 88
- Tablă alamă 1×500×2000 kg. 42
- Arcuri oțel Ø 9 buc. 1800
- Curea ventilator buc. 6
- Cuzinet palier buc. 1
- Cablu tracțiune Ø 8 kg. 300
- Ceas kilometraj buc. 25
- Condensatori auto buc. 64
- Fulie compresor buc. 2
- Garnitură chiloasă buc. 2
- Hape buc. 7
- Cuvă fontă buc. 35
- Genți roate ax buc. 170
- Geantă disc minicar buc. 291
- Contor convorbiri buc. 1
- Motor reductor buc. 1
- Releu semnalizare buc. 40
- Lagăr fier (sector melcat) buc. 22
- Piston compresor buc. 2
- Piulițe ghidon buc. 26
- Placă cauciuc 180×90 kg. 518
- Rame cap pat buc. 255
- Rame cap pat tapisate buc. 210

MATERIALE ELECTRICE

- Bec 6 V 6 W buc. 1953
- Bec 6 V 5 W buc. 1355
- Bec 6 V 5 W buc. 1349
- Bec 8 V×0,2W buc. 1506
- Bec 8 V×0,2W buc. 1283
- Bec 12 V×0,2W buc. 517
- Bec 6 V×1 W buc. 8769
- Comutator cumpănă buc. 185
- Cleme racord buc. 1948
- Comutatori contactori C 400×220001 buc. 29
- idem buc. 40
- idem buc. 19
- idem buc. 21
- Conductori FY 1 mm ml. 2680
- idem 2,5 mm ml. 872
- idem 4 mm ml. 182
- idem 6 mm ml. 200
- Întrerupător cumpănă buc. 928
- idem automat scară buc. 16
- Moto reductor HP 22 buc. 17
- Profile ceramice kg. 128
- Ramificații fontă buc. 5
- Reductoare LPU 616911.001 buc. 2
- idem 121 P 413 buc. 8
- Robineți trecere buc. 449
- idem canale buc. 365
- Ventil preaplin 1301 buc. 100

TEXTILE

- Ață batir buc. 64
- Ață cusut buc. 540
- Ață colorată buc. 1953
- Catarame de amoniu buc. 730
- Dispozitiv galerie ml. 244
- Extrafor ml. 100
- Franjuri perdea ml. 63
- Lină bleumarin kg. 3
- Lină albă kg. 3
- Pinză albă lat. 2,20 ml. 1
- Pinză Dril lat 0,90 ml. 7
- Pinză căptușeală ml. 117
- Pinză Damast ml. 14
- Pinză Dril ml. 26
- Pinză albă lat 0,90 ml. 19
- Pinză Călărăși ml. 1280
- Perdea Terilenă ml. 25
- Pinză vele ml. 265
- Pled monton buc. 6
- Stofă mobilă colorado de 1,40 lat ml. 4
- Stofă mobilă Columbia de 1,40 lat ml. 16
- idem Cozma 0,90 lat ml. 190
- Stofă Intim de 140 lat ml. 190
- Sită mătase ml. 4
- Stofă Galir kg. 3
- Țesătură mucava ml. 2459

PIESE DE SCHIMB AUTO

- Arbore cardanic buc. 3
- Arc spirală buc. 1
- Ax cardanic buc. 2

- Ax cubulator buc. 10
- Ax pompă buc. 1
- idem buc. 5
- idem buc. 2
- Ax tren buc. 2
- Axă planetară buc. 6
- Baie ulei buc. 1
- Bielă rotor buc. 4
- Bielețe antirul buc. 1
- Bolți arc buc. 20
- Braț inferior buc. 3
- Braț inferior aro buc. 1
- Bucșă pivot buc. 8
- idem cauciuc buc. 7
- Bucșă bronz buc. 12
- idem casetă buc. 6
- idem cauciuc buc. 6
- idem suspensie buc. 1
- Bujii 225 buc. 226
- Bulon buc. 2
- Bulon arc buc. 12
- Butuc roată buc. 2
- Cablu direcție buc. 10
- Carcasă placă pres. buc. 1
- Casetă satelit buc. 3
- Colector admisie buc. 1
- idem evacuare buc. 1
- Cruce cardan buc. 1
- Cruci satelit buc. 10
- Curea ventilator buc. 6
- Disc ambreaj buc. 3
- idem buc. 3
- Dispersor auto buc. 1
- Element filtru buc. 1
- Filtru aer buc. 2
- idem buc. 1
- idem motorină buc. 5
- idem ulei buc. 2
- idem buc. 1
- idem buc. 2
- Planșă mecanică buc. 3
- Fulie pompă apă buc. 1
- Furcă cutie viteză buc. 2
- Garnituri simering buc. 53
- idem chiloasă buc. 8
- Geam far buc. 2
- Întrerupător buc. 2
- Lame ștergător buc. 8
- Lampă față buc. 1
- Lampă semnalizare buc. 3
- Lampă număr spate buc. 4
- Lanț distanțier buc. 2
- Macara ușă geam buc. 2
- Macara geam buc. 3
- Magnetou buc. 4
- Manșon cuplaj buc. 2
- Ornament prag dreapta buc. 2
- idem stînga buc. 2
- Paletă ventilator buc. 1
- Pinion planetar buc. 8
- idem buc. 4
- idem pompă buc. 2
- idem satelit buc. 4
- idem nit a II-a buc. 2
- Placă presiune buc. 1
- idem buc. 1
- idem buc. 1
- idem buc. 1
- Pompă benzină buc. 1
- idem injecție buc. 1
- idem ulei buc. 1
- idem buc. 2
- Prezon roată buc. 4
- Protector cauciuc buc. 1
- Radiator buc. 1
- idem buc. 1
- idem aerotermă buc. 2
- Ramă far buc. 3
- Releu alternativ buc. 2

- idem electromotor buc. 4
- Resort frină buc. 16
- idem sabot buc. 7
- Rezervor lichid frină buc. 1
- Rotor buc. 4
- Rotor dinam buc. 2
- Rotor pompă ulei buc. 4
- Sabot față buc. 2
- Sabot roată spate buc. 1
- idem buc. 1
- idem buc. 1
- Satelit buc. 1
- Simering buc. 7
- idem buc. 13
- idem buc. 7
- idem buc. 20
- idem planetar buc. 6
- Semicuzinet bielă buc. 1
- Semiinel oscial buc. 1
- Semicuzinet palier buc. 1
- Sondă monograd buc. 2
- Sincron nit 3—4 buc. 2
- Suport ambreaj buc. 2
- Tamponi cauciuc buc. 2
- Tamburi roată TV buc. 6
- Tampon cauciuc roată buc. 10
- Tobă eșapament buc. 1
- Tampon cauciuc buc. 8
- Transmisie cardan buc. 2
- Tub frină buc. 2

PIESE DE SCHIMB

- Bielă 6000 Kcal/h buc. 4
- Disc fricțiune 6000 buc. 4
- Robinet flanșe 6000 buc. 6
- Bielă 3000 Kcal/h buc. 4
- Ventil 3000 Kcal/h buc. 5
- Claviatură maș. ingheț. buc. 5
- idem buc. 7
- Calotă Cupru buc. 5
- Condensator electrolit. buc. 15
- Corp cilindru buc. 1
- Disp. reglaj termic buc. 5
- Întrerup. RHT buc. 20
- idem buc. 5
- Întrerup. magnetic buc. 3
- idem buc. 18
- Bobină vană magnetică buc. 2
- Cuțit plastic răzător buc. 1
- Balama îngropată buc. 100
- Balama aparentă buc. 80
- Condensator pornire buc. 8

- idem 1918040 buc. 3
- Presostat WPTVS buc. 21
- idem complet buc. 16
- Ampermetru 0—400 A buc. 1
- Valvă solenoid buc. 3
- idem presos. term. TF12 buc. 1
- idem termică buc. 10
- idem buc. 22
- idem buc. 68
- idem buc. 106
- idem buc. 70
- idem buc. 8
- idem buc. 30
- idem buc. 34
- Termostat buc. 100
- Corp robinet BRASS buc. 2
- Grătar spate buc. 1
- Electromagnet buc. 1
- Releu programator buc. 3
- Releu AOMPP buc. 81
- Presostat expresou buc. 10
- Vizor sticlă expresou buc. 2
- Rezistență 1300 W buc. 15
- idem 2500 W buc. 8
- idem 1800 W buc. 1
- idem 1300 W buc. 2
- idem 13/64 buc. 1
- Rezistență MR buc. 1
- Rezistență 2000 W buc. 4
- Sită cafea buc. 11
- Suport sită buc. 25
- Sită filtru buc. 3
- Sită apă buc. 16
- Sită 69 buc. 3
- Siguranță supapă buc. 20
- Supapă buc. 40
- Manetă expresou buc. 1
- Miner buc. 8
- Conductor răcire buc. 5
- Filtru sită buc. 18
- Garnitură expresou buc. 112
- Grup ventil buc. 2
- Plăcuță ventil buc. 63
- Arc presiune expresou buc. 150
- Lagăr spate 3000 buc. 7
- Lagăr față 3000 buc. 4
- Lagăr cuzinet buc. 9
- Dop întărire expresou buc. 19
- Arc presiune buc. 3
- Transformator buc. 95
- Transformator MB—20 A buc. 2
- idem 220 V—12—24 V buc. 12
- Termostat prostovoi buc. 3

ÎNTRERINDEREA DE UTILAJE, PIESE SCHIMB ȘI REPARAȚII IAȘI

are in stoc și vinde imediat

● cupe excavator E 0,6 mc

● ferăstrău panglică tip FP 8

● ferăstrău panglică tip FP 6,3

Vă prezentăm

CENTRALA DE PRELUCRARE A LEMNULUI — BUCUREȘTI

Centrala de prelucrare a lemnului — București are în componența 53 de întreprinderi specializate și un institut de cercetare-proiectare. În cadrul acestui complex productiv, industrializarea lemnului se

noastră își are magazinul său de prezentare. În București, de pildă, în afara numeroaselor magazine similare ale rețelei comerciale de profil, Centrala de prelucrare a lemnului are o întreprindere pro-

prie de prezentare și desfacere a mobilei, cu o expoziție permanentă în Pavilionul H din parcul Herăstrău.

Solicitorii vizitează expoziția, își aleg mobila preferată și, în maximum 60 de zile de la efectuarea comenzii, o primesc la domiciliu. Alte două magazine de prezentare se află în str. Gara Herăstrău nr. 2—4 și șos. Pipera nr. 43.

Față de ponderea planificată de 34,4%, în 1979 produsele noi și re-proiectate au reprezentat 39,9% din totalul producției marfă. Între acestea camera de zi „Rubin”, sufrageria „Diamant”, camera de lucru „Oxana”, camera combinată „Timișana”, camera de tineret „Cristian”, bucătăria S.B. 517.

Mobila românească este mult solicitată și în numeroase țări ale lumii. 50% din producție este destinată exportului.

Ion VASILESCU

In cursul acestui an întreprinderile din cadrul Centralei de prelucrare a lemnului vor fabrica: 200 000 garnituri pentru dormitoare, 130 000 sufragerii — camere de zi, 235 000 bucătării și 120 000 holuri.



Sufrageria „Dunărea” produsă la Brăila

face astăzi în mod diversificat — începând de la cuie de lemn cizmărești, scobitori, chibrituri, cheres-tea de rășinoase, fag și alte specii, placaje din lemn, furnire, plăci aglomerate și fibrolemnoase (inclusiv innobilate), pînă la uși, ferestre, semifabricate din lemn pentru mobilă, panouri pentru construcții, ambalaje din lemn de construcție specială și la comandă, case prefabricate, baracamente, căsuțe de camping, mobilier, instrumente muzicale ș.a.

Producția de mobilă, cu o pondere în acest an de peste 58% din valoarea producției globale pe centrală, reprezintă una din formele superioare de valorificare a lemnului. Cîteva modele noi de mobilă, dintre care unele prezentate în fotografiile alăturate, sînt: „Nina 625”, „Viorela” garnitura „Narcisa”, „Colentina”, „Madrigal”, precum și garniturile stil Regency, Ludovic al XVI-lea, „Paloma”, „Crinul” și „Felicia”. Toate aceste produse se găsesc în magazinele de mobilă specializate. De reținut că fiecare întreprindere de mobilă din țara



Biblioteca „Tirol” fabricată la Caransebeș



Dormitorul „Claudia” realizat la Tirgu Mureș