

curier economic legislativ

DERULAREA EXPORTURILOR DE MĂRFURI

Dacă condițiile de vânzare negociate sînt determinante în prefigurarea, în asigurarea eficienței exporturilor, derularea lor conformă cu clauzele contractuale contribuie din plin la transformarea calculelor preliminare de eficiență în cifre certe, în realizări efective. Practica o dovedește că unele contracte comerciale de vânzare internațională încheiate în condiții bune, sau foarte bune, și-au pierdut din eficiența scontată, nu întotdeauna din motive obiective, ci datorită unor deficiențe apărute în faza de derulare: nelivrări la termenele contractuale, încasarea prețului cu întârziere etc.

În practica comercială internațională noțiunea de derulare este sinonimă cu aceea de executare, folosirea uneia sau alteia în cadrul contractelor de vânzare exprimă o sumă de activități, începînd cu asigurarea plății și pînă la actul final — expedierea mărfurilor și încasarea prețului.

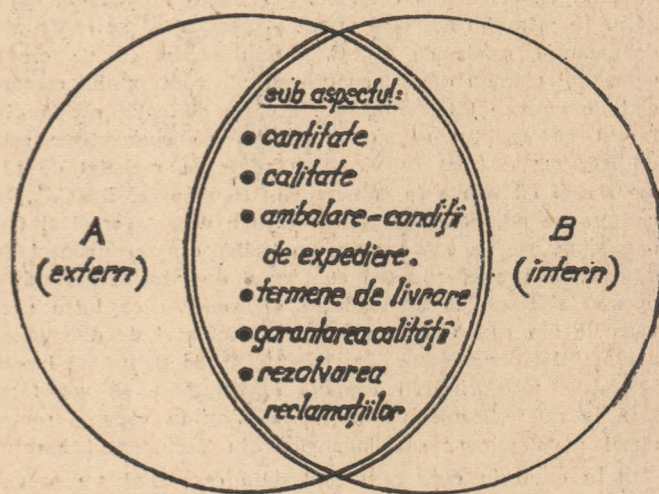
Pentru ca derularea exporturilor de mărfuri, sub toate aspectele complexe pe care le ridică, să se realizeze în condiții bune se impune ca cei investiți cu aceste atribuții să stăpînească temeinic reglementările interne și internaționale, să cunoască bine principiile care guvernează atît contractul comercial de vânzare internațională, cit și pe cel economic de livrări pentru export. Plecînd de la această necesitate, ne-am propus ca în cele ce urmează să prezentăm tehnica și principalele reglementări referitoare la fiecare fază a executării contractelor privind exporturile noastre. Pentru a facilita urmărirea fazelor de derulare am elaborat schema prezentată la sfîrșitul prezentului documentar, care are ca temă derularea exporturilor pe calea ferată.

SINCRONIZAREA CONTRACTELOR COMERCIALE DE VÂNZARE INTERNAȚIONALĂ CU CELE ECONOMICE DE LIVRĂRI PENTRU EXPORT

Condiția fundamentală pentru ca un contract comercial de vânzare internațională să fie derulat corespunzător o constituie sincronizarea clauzelor privind obiectul, condițiile și termenele de livrare stabilite în cadrul acestui contract, cu cele din contractul intern de livrări pentru export.

Redăm mai jos un grafic care sintetizează aspectele principale asupra cărora trebuie să fie o perfectă sincronizare între cele două contracte.

SINCRONIZAREA TOTALĂ PRIVIND OBIECTUL



A = Contractul comercial de vânzare internațională.
B = Contractul economic de livrări pentru export.

Reamintim că sincronizarea este facilitată de însăși reglementările în materie, care prevăd că :

— contractul extern se încheie în baza fișelor tehnice de export, iar în situația în care se cer condiții deosebite este necesar să se ia avizul prealabil de la întreprinderea producătoare ;

— contractul intern se încheie după perfectarea contractului extern și în baza acestuia.

ASIGURAREA INCASĂRII PREȚULUI

Modalitățile de plată frecvent stabilite prin contractele comerciale de vânzare internațională sînt: creditul documentar, incaso și, în unele situații, plata unui avans, iar restul din preț prin credit documentar, sau dacă s-a acordat un credit comercial, prin rambursarea la scadențele stabilite.

a) În contractele în care s-a prevăzut ca modalitate de plată creditul documentar, în oricare din formele sale (acreditiv sau scrisoare de credit comercial) cumpărătorul are obligația să respecte termenele de deschidere stabilite, deoarece amînarea acestei operațiuni poate avea consecințe negative asupra executării contractului de către vînzător. O primă consecință a nedeșchiderii creditului documentar este dreptul pe care îl are vînzătorul să decaleze termenul de livrare proporțional cu întîrzierea vînzătorului; în unele contracte comerciale de vânzare internațională întreprinderile noastre de comerț exterior au formulat această obligație sub forma unor clauze suspensive de executare, consecința neîndeplinirii ei de către cumpărător fiind, în asemenea cazuri, neexecutarea însăși a contractului.

Odată deschis creditul documentar, comercialiștilor cu atribuții de urmărire derulărilor le revin importante obligații. În primul rînd, este imperios necesar să se confrunte documentul remis de B.R.C.E. (sau scrisoarea de credit comercial primită direct) cu prevederile contractului comercial de vânzare internațională; această obligație rezidă din faptul că creditul comercial deschis de cumpărător este un contract distinct de vânzare-cumpărare, încheiat de către acesta cu banca sa comercială; ca urmare, B.R.C.E., în calitate de mandatară a băncii care a deschis creditul documentar, se va conforma prevederilor din documentul de deschidere, prevederile din contractul de vânzare nefiindu-i opozabile. Dacă, la confruntare se constată că între prevederile din contract și cele din documentul de deschidere a creditului documentar sînt nepotriviri de natură să lezeze interesele întreprinderii române exportatoare se vor face, fără întîrziere, demersuri la cumpărător, în vederea remedierii nepotrivirilor sau lacunelor din documentul bancar.

b) În cazul în care prin contractul comercial s-a prevăzut ca modalitate de plată incaso consolidat prin scrisoare de garanție bancară sau prin vînculație, se va urmări:

— primirea în termenul stabilit a scrisorii de garanție; orice întîrziere avînd ca efect suspendarea executării obligațiilor de executare;

— obținerea acordului băncii plătitoare — prin B.R.C.E. — pentru expedierea mărfii pe adresa acesteia, sau contactarea din timp a depozitului general indicat de Romtrans, prin care urmează a fi derulată livrarea prin vînculație.

c) În situația în care prin contractul comercial de vânzare internațională s-a prevăzut plata unui avans, comercialistului cu derularea îi revine ca sarcină să urmărească intrarea în cont a acestuia, cu observarea atentă a acoperirii procentului din preț, potrivit prevederilor contractuale.

Practica o dovedește că atît în cazul deschiderii creditului documentar, cit și în cazul transmiterii pe calea vîramentului a avansului acțiunile hotărîte, operative, de interven-

ție pe lingă cumpărător au consecințe pozitive, în sensul urgentării îndeplinirii obligațiilor ce îi revin acestuia din urmă, cu privire la asigurarea plății prețului.

REMITEREA INSTRUCȚIUNILOR DE EXPEDIERE

În contractele comerciale de vânzare internațională complexitatea livrărilor determină părțile contractante să înscrie clauze distincte cu privire la obligația cumpărătorului de a remite instrucțiuni de expediere a mărfurilor, precizîndu-se, de regulă, numărul de zile înainte de termenul de livrare în care acestea trebuie remise. Consecința nerespectării acestei obligații este decalarea corespunzătoare a termenelor de livrare și eventual, plata de penalități de către cumpărător. Față de utilitatea acestora, majoritatea condițiilor generale de livrare prevăd asemenea clauze, care facilitează expedierea mărfurilor de către vînzător potrivit voinței cumpărătorului, stipulată în contract. Condițiile generale de livrare C.A.E.R. 1968/75 stabilesc în sarcina cumpărătorului obligația de a trimite vînzătorului instrucțiuni de expediere cu cel puțin 30 zile înainte termenului de livrare stabilit în contract; dreptul referitor la emiterea de instrucțiuni îl găsim inserat și în alte clauze tip uzuale.

Dacă prin contractul de vânzare cumpărătorul și-a rezervat dreptul de preluare a mărfii într-un anumit termen sau dreptul de alegere a locului de livrare și nu dă instrucțiuni în timp util vînzătorului, riscă să suporte spezele suplimentare pricinuite, precum și toate riscurile mărfii, de la data expirării termenului convenit, cu condiția ca mărfurile să fi fost în prealabil destinate executării contractului, adică puse de o parte sau individualizate în orice mod ca făcînd obiectul contractului. Prevederi în acest sens găsim în majoritatea condițiilor de livrare — Incoterms 1953 — și anume în clauzele Ex Works, F.O.R., F.O.T., F.A.S., F.O.B., C & F, C.I.F., Freight or carriage paid to. Iată cum este formulată o asemenea clauză în cadrul condiției de livrare F.O.B. (pct. 4), potrivit căreia dacă cumpărătorul „nu va indica din timp nava ori dacă și-a rezervat un termen înăuntru cărui să preia mărfurile și/sau dreptul de alegere a portului de încărcare și nu dă din timp instrucțiuni detaliate, să suporte orice cheltuieli suplimentare decurgînd din nerespectarea acestor obligații, precum și toate riscurile mărfurilor de la data expirării termenului convenit pentru livrare, însă cu condiția ca mărfurile să fi fost în prealabil destinate contractului, adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod ca făcînd obiectul acelu contract”.

Revine ca sarcină comercialistului cu derularea să urmărească primirea în termen util și cu un conținut complet a instrucțiunilor de expediere, acționînd cu operativitate ori de cîte ori vînzătorul întîrzie în executarea acestei obligațiuni.

NAVLOSIREA NAVELOR — NOTA DE COMANDĂ PENTRU CONOSAMENTE

În cazurile în care exporturile urmează să fie derulate via mare, iar condițiile de livrare sînt C.I.F. sau C and F, în vederea navlosirii navelor necesare, întreprinderii de comerț exportatoare, îi revine ca o primă obligație să întocmească cererea de tonaj. Acest document trebuie să conțină toate datele din formularul tip, fără rezerve, astfel ca

NAVLOMAR sau ROMTRANS (în cazurile de transport combinat) să aibă posibilitatea de a încheia contractul de navlosire; cu privire la cererea de tonaj, considerăm util să facem următoarele precizări:

— se trimite la NAVLOMAR sau la ROMTRANS, de regulă cu 7—8 săptămâni înainte de data disponibilității mărfii în portul de încărcare;

— completarea mențiunilor privind „greutatea” și volumul se va face cu mare atenție, anexându-se, eventual o specificație detaliată a coletelor, navlul fiind în funcție de greutatea sau volumul per colet (la opțiunea armatorului);

— data la care marfa va fi disponibilă pentru expediere va fi înscrisă cu toată atenția, având în vedere faptul că pentru vasele sosite în port și care nu se încarcă cu marfă se plătește navlu mort (pentru spațiul angajat și nefolosit); în cazul când marfa sosește în port cu întârziere, vasul fiind reținut pentru încărcarea peste termenul convenit, se plătește contrastalii;

— la indicarea datei de expirare a acreditivului se va ține seama de următoarele: în cazul când acreditivul are o valabilitate de expediere și alta de negociere a documentelor, se va indica data de valabilitate pentru expediere.

După angajarea spațiului naval solicitat prin cererea de tonaj, „Navlomar” întocmește și remite documentul numit

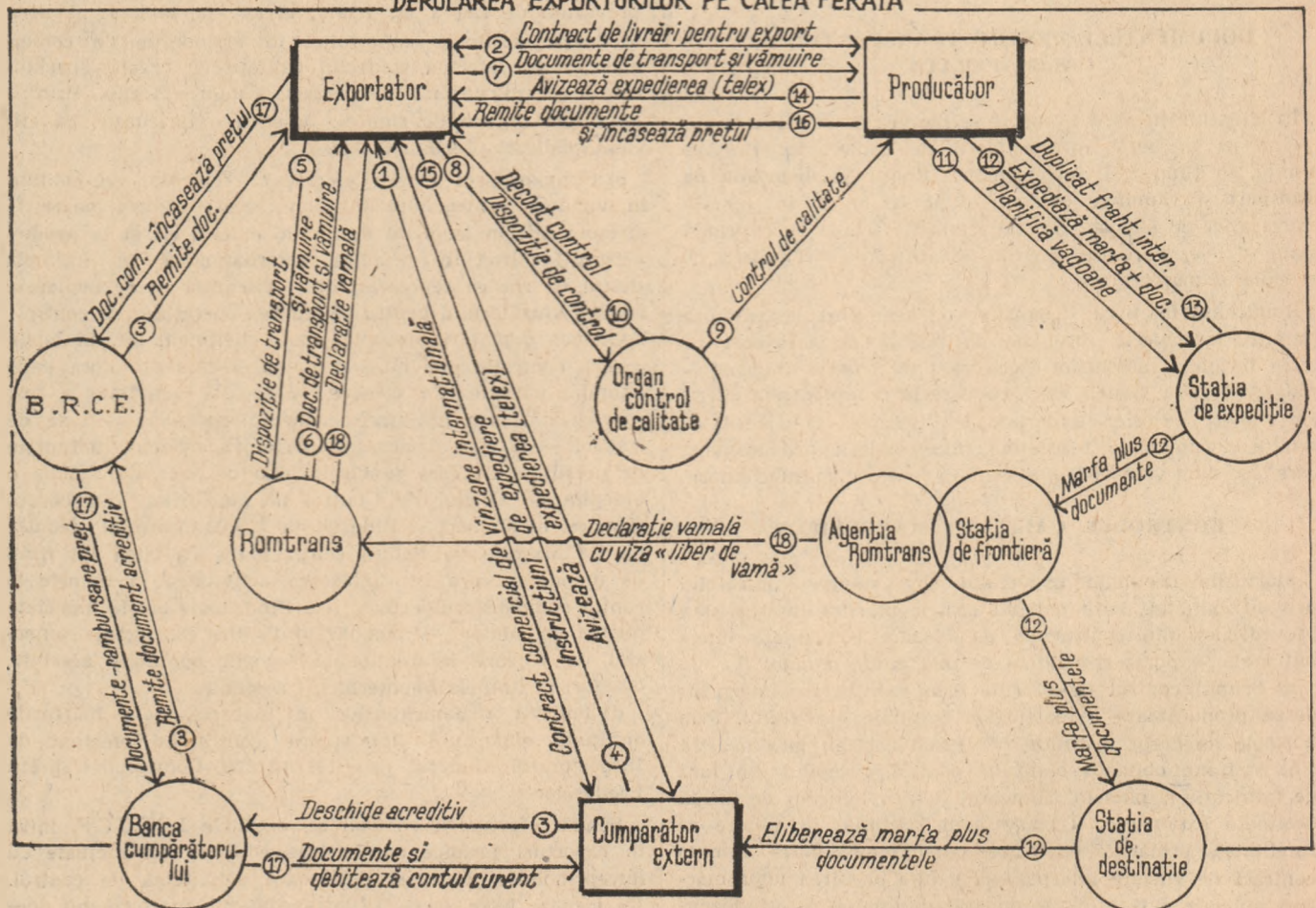
aviz de navlosire, care cuprinde ca elemente principale: numele, capacitatea și poziția navei, portul de încărcare și descărcare, navlul, demurrage, dispatch etc. În cazul când se angajează o navă completă (full cargo) avizul de angajament va fi însoțit și de o copie după Charter Party (contractul de navlosire).

În baza avizului de navlosire, întreprinderea de comerț exterior exportatoare face demersurile necesare pentru a obține de la C.C.A.P. acceptul de intrare a mărfurilor în port, în baza căruia dă dispoziții întreprinderii producătoare-furnizoare să expedieze marfa.

Cu cel puțin 3 zile înainte de sosirea navei, întreprinderea exportatoare remite întreprinderii de exploatare portuară-mandare nota de comandă pentru conosament; acest document trebuie să corespundă clauzelor din contract și acreditiv (se completează în limba engleză); în legătură cu completarea datelor din nota de comandă pentru conosament se vor observa următoarele:

— când marfa se expediază unei firme din Vest, cu decontarea prin incaso, se va înscrie întotdeauna „la ordinul nostru” și andosindu-l la „ordinul băncii” prin care se va face încasarea clientului astfel încât să nu poată intra în posesia mărfii, decît după efectuarea plății; pentru partenerii din țările socialiste, unde plata se face prin incaso

DERULAREA EXPORTURILOR PE CALEA FERATĂ



cu plata imediat, la destinatar se va trece numele clientului extern ;

— la exporturile cu plata prin acreditive sau scrisori de garanție bancară, completarea numelui destinatarului sau a celui la ordinul cărui urmează să se elibereze marfa, se va face în strictă conformitate cu prescripțiile acestor documente ;

— la rubrica notify (adică avizați pe ...) se va completa cu numele firmei care urmează să fie avizată la sosirea vasului în portul de destinație ; în cazul când acreditivul nu prevede altfel, notificarea se va face destinatarului ;

— la condițiile de descărcare se va completa : F.I.O., Sotto palanco, Liner Terms etc., după caz, conform prevederilor contractuale ;

— în ce privește navlul se va indica **Freight paid** sau **Freight prepaid** adică navlul se plătește în portul de încărcare înainte de plecarea navei ; dacă s-a convenit ca navlul să se plătească în portul de descărcare se va înscrie clauza **Freight payable at destination**.

O atenție deosebită trebuie acordată înscrierii identice în nota de comandă a eventualelor mențiuni speciale prevăzute în acreditiv, cum ar fi : declarația căpitanului că vasul nu va intra în anumite porturi sau în apele teritoriale ale altor state prevăzute expres în acreditiv sau că vasul nu figurează pe lista neagră etc. În unele cazuri, se cere ca pe conosament să figureze autorizația de import sau clasificarea tarifară a mărfii, cât și alte mențiuni în legătură cu transportul respectiv.

DOCUMENTELE PENTRU TRANSPORTUL PE CALEA FERATĂ

În situațiile în care exportul se derulează pe calea ferată revine ca atribuție întreprinderii de comerț exterior să remită, în timp util, întreprinderii Romtrans **dispoziția de transport și vămuire**, evident, după ce intră în posesia autorizației de export ; acest document trebuie să cuprindă toate datele necesare pentru identificarea, vămuirea și expedierea mărfurilor.

Romtrans, în baza dispoziției de transport și vămuire primite, întocmește setul de documente de transport pe calea ferată a mărfurilor (scrisoarea de trăsură internațională, declarația vamală etc.), pe care le remite întreprinderii de comerț exterior exportatoare : aceasta, la rîndul ei, remite documentele respective întreprinderii producătoare, care, așa cum vom vedea, expediază marfa clientului extern.

CONTROLUL CALITĂȚII MĂRFURILOR

Mărfurile destinate exportului sînt supuse controlului privind calitatea, care potrivit reglementărilor interne și a prevederilor din contractele de vânzare comercială internațională — poate fi efectuat de mai multe organe.

a) Primul control de calitate este realizat de întreprinderea producătoare a mărfurilor destinate exportului. Prin normele de drept instituite de legiuitorul din țara noastră sînt stabilite obligații clare de control, începînd din faza de fabricație și pînă în momentul livrării loturilor de marfă destinate exportului. Trebuie avut continuu în vedere că finalitatea urmărită de orice cumpărător, parte într-un contract de vânzare internațională, este primirea unor mărfuri apte de a fi utilizate potrivit destinației lor. Independen-

dent de controlul pe care îl exercită beneficiarul-exportator și clientul extern, revine ca obligație proprie a furnizorului intern să efectueze controlul calității mărfurilor pe toate fazele producției și pînă la expedierea lor la destinația externă. Această obligație nu este numai de natură contractuală, ci ea izvorăște din dreptul nostru economic. Astfel, Legea nr. 7/1977 a calității produselor și serviciilor stabilește la art. 35 că „Unitățile producătoare și unitățile de comerț exterior sînt obligate să asigure respectarea cu strictețe a condițiilor privind calitatea și performanțele tehnice ale mărfurilor destinate exportului, potrivit prevederilor contractuale“.

b) Întreprinderea de comerț exterior are obligația de a efectua controlul calității mărfurilor atît în virtutea legilor cit și în calitate de beneficiari în contractul economic de livrări pentru export. Legea nr. 7/1977 prevede expres la art. 35, alin 3, că „Întreprinderile de comerț exterior sînt obligate să recepționeze și să preia de la unitățile producătoare numai produsele care se încadrează în parametrii de calitate. Întreprinderile de comerț exterior poartă întreaga răspundere, potrivit prevederilor legii, pentru preluarea de la producător și livrarea către clienții externi a unor mărfuri care nu corespund condițiilor contractuale“.

Controlul calitațiv poate fi efectuat de întreprinderile de comerț exterior exportatoare prin personal propriu sau prin mandatar — unități specializate în controlul calității mărfurilor —, cu care încheie contracte de prestări servicii de specialitate. Această modalitate de control este expres prevăzută de Legea nr. 7/1977, la art. 48, alin. 4: „Pentru produsele destinate exportului, întreprinderile de comerț exterior vor efectua controlul calității cu organe specializate de control, pe bază de contract, conform legii“. Printre asemenea organe de control, practica o dovedește, că eficiență ridicată prezintă O.C.M.

c) Cumpărătorul extern efectuează controlul de calitate în virtutea contractului încheiat : acest control poate fi efectuat atît în locul de destinație extern, cit și la producător-furnizor. În practica internațională se întîmplă destul de rar ca reprezentanții ai clienților să se deplaseze în țara vînzătorului pentru efectuarea operațiilor de control ; asemenea deplasări presupun mari cheltuieli, iar, în unele cazuri, controlul nici nu s-ar putea efectua din lipsa unor anumite aparate. Ca urmare, și această activitate a fost specializată, prin înființarea unor întreprinderi — case de control — la care apelează importatorii, evident, în funcție de prestigiul de care se bucură. La noi, această funcție o îndeplinește Oficiul de Control al Mărfurilor, din cadrul Camerei de Comerț și Industrie a R.S.R. Controlul efectuat de O.C.M. este de natură contractuală, calitatea lui fiind de mandatar care își desfășoară activitatea în numele și contul cumpărătorului extern. Așa fiind, toate actele încheiate pentru mandatar — cumpărătorul din contractul comercial de vânzare internațională — sînt opozabile acestuia, desigur, în limitele împuternicirii acordate.

d) Potrivit reglementărilor în vigoare, toate mărfurile destinate exportului sînt supuse controlului efectuat de Inspectoratul General de Stat pentru Controlul Calității Produselor.

Pentru efectuarea controlului, organele I.G.S.C.C.P. intră în raporturi juridice administrative și nu contractuale cu întreprinderile unde își desfășoară activitatea de control. Ca urmare între acesta și întreprinderile în cauză nu ope-

rează răspunderea contractuală, ci numai o răspundere politico-administrativă. Ca organ specializat al administrației de stat, potrivit art. 53, alin. 1, din Legea nr. 7/1977 „Inspectoratul General de Stat pentru Controlul Calității Produselor înfăptuiește, împreună cu ministerele, celelalte organe centrale și locale, politica partidului și statului în domeniul calității și al controlului tehnic al calității produselor...”

LIVRAREA MĂRFURILOR DE CĂTRE INTREPRINDERILE PRODUCĂTOARE

Plecând de la conținutul contractului economic de livrări pentru export — ca izvor al tuturor obligațiilor ce revin furnizorului intern —, reamintim că pe lângă fabricarea, controlarea și ambalarea mărfurilor, acestuia îi revine și sarcina expedierii mărfurilor, avansând în contul beneficiarului-exportator toate cheltuielile privind transportul pînă la frontiera română, înțelegînd prin aceasta și stația de calea ferată din portul de încărcare pe bordul navei.

a) **Ambalarea și marcarea mărfurilor** revine ca sarcină principală unităților producătoare; acestea trebuie să se conformeze prevederilor din contractul comercial de vânzare internațională, care deseori, prevede ca ambalarea să se facă în ambalaje uzuale, care implică pentru producători respectarea unor condiții esențiale:

— efectuarea ambalării după procedeele prevăzute în standardele de stat, caietele de sarcini sau potrivit clauzei din contract;

— folosirea unor ambalaje în bună stare, deci nedeteriorate sau lipsite de rezistența necesară transportării mărfurilor;

— introducerea sau aplicarea pe fiecare ambalaj a unei etichete sau a unei liste specificative privind mărfurile ce se expediază;

— marcarea ambalajelor în mod corespunzător, astfel cum vom arăta mai jos.

Convențiile internaționale privind transportul de mărfuri impun obligația pentru predător de a prezenta mărfurile în ambalaje corespunzătoare. Potrivit Convenției S.M.G.S. un ambalaj este corespunzător dacă: ferește mărfurile de pierderi și avarii; previne cauzele care pot provoca deteriorarea mijloacelor de transport sau a altor mărfuri; previne vătămarea persoanelor care vin în contact cu el.

În cazul ambalării unei mărfi într-un ambalaj necorespunzător (defectuos sau care nu corespunde proprietății mărfii sau care nu asigură transbordarea dintr-un vagon în altul) producătorul riscă să i se refuze primirea mărfii. Sub acest aspect Convenția S.M.G.S. obligă calea ferată primitoare să facă examinarea exterioară a ambalajului și să refuze primirea mărfii, dacă prin examinare exterioară se poate stabili că ambalajul nu garantează securitatea transportului mărfii sau că ambalajul este defectuos. Aceleași prevederi le regăsim, în alți termeni, și în Convenția C.I.M. Ceea ce este esențial de reținut la aceste convenții este faptul că ambele prevăd clauza potrivit căreia producătorul este răspunzător de toate urmările lipsei sau stării defectuoase a ambalajului, fiind obligat să repare prejudiciul pe care calea ferată l-a suferit din această cauză. Proba lipsei sau a stării defectuoase a ambalajului cade în sarcina căii ferate.

Facem precizarea că ambalarea mărfurilor periculoase se efectuează în anumite condiții prevăzute de convențiile internaționale privind transportul de mărfuri, care trebuie respectate întocmai.

Marcarea ambalajelor cu mărfuri se efectuează prin înscrierea pe ambalaje a elementelor de identificare a expeditorului și a destinatarului, precum și a unor elemente de natură să atragă atenția cu privire la modul de manipulare, de transport etc.

Convențiile internaționale prevăd obligația aplicării pe coletele cu mărfuri a unor etichete în scopul unei manipulări atente. Astfel, convenția privind traficul feroviar internațional de mărfuri (S.M.G.S.) impune predătorului — în cazul mărfurilor pentru care, din cauza naturii lor, se cer măsuri speciale de precauție sau îngrijire — aplicarea pe fiecare colet a unor inscripții sau etichete pentru manipularea cu atenție a mărfurilor, ca de exemplu „Atenție”, „Sus” etc. Grija pentru o cit mai corectă etichetare a ambalajelor a determinat semnatarii convenției amintite să inscrie în anexa nr. 8 la convenție, descrierea etichetelor care urmează să fie aplicate pe colete și pe vagoane. De asemenea, convenția internațională cu privire la transportul de mărfuri pe căile ferate (C.I.M.) dă o atenție deosebită felului de marcarea a ambalajului, înscriind clauza potrivit căreia predătorul este răspunzător de toate urmările lipsei sau stării defectuoase a ambalajului, inclusiv a modului de etichetare. Ceea ce se urmărește este evitarea oricărei confuzii și asigurarea unei perfecte concordante a indicațiilor de pe colete cu mențiunile înscrise în scrisoarea de trăsură. Pentru coletele conținînd plăci, filme și hîrtii care sînt imbibate cu o emulsie sensibilă la radiații luminoase, radioactive sau alte radiații (de ex. plăcile sau hîrțile fotografice, filmele cinematografice sau fotografice, filmele pentru radiofotografii etc.) este necesară inscripția „Filme”, cu litere în mărime de cel puțin 5 cm.

Marcarea se face — potrivit Convenției S.M.G.S. — în limba țării de predare, cu o traducere în limba rusă sau germană, cu excepția mărfurilor expediate către Republica Democrată Vietnam, Republica Populară Chineză, Republica Populară Democrată Coreeană și Republica Populară Mongolă a căror marcarea se face în limba țării de predare, cu o traducere numai în limba rusă. În ceea ce privește marcarea mărfurilor expediate în condițiile Convenției C.I.M., aceasta trebuie să se efectueze în limba în care se redactează partea scrisorii de trăsură care se completează de predător, adică în limba țării de predare, cu o traducere în limba franceză, germană sau italiană.

b) **Expedierea în străinătate cu vagonul sau cu coletăria.** Principiul înscris în convențiile internaționale de transport feroviar — Convenția C.I.M. și Convenția S.M.G.S. — este acela că primirea și expedierea mărfurilor se efectuează după normele interne valabile la căile ferate ale țării de predare a mărfii. În cazul în care mărfurile se expediază cu vagonul — expediție de vagon —, mărfurile urmează să fie predate spre transport cu o singură scrisoare de trăsură și se transportă cu vagon separat. Dacă mărfurile nu depășesc 5 000 kg și nu este necesar pentru transportul lor un vagon separat, convențiile internaționale prevăd că expediția se face ca expediție de coletărie (art. 6 din Convenția C.I.M. și art. 7 din Convenția S.M.G.S.). Sînt totuși unele mărfuri pentru care este interzisă predarea cu o

singură scrisoare de trăsură cum sint: mărfurile care din cauza naturii lor nu pot fi încărcate împreună fără să sufere unele neajunsuri (lipsuri calitative); mărfurile a căror încărcare în comun ar contraveni prescripțiilor vamale sau ale altor autorități administrative; mărfurile admise la transport în anumite condiții (cînd este vorba de acelea care prezintă pericol).

Ca regulă generală într-o scrisoare de trăsură nu se poate înscrie decît încărcătura unui singur vagon; se prevede însă că pot fi totuși predate la transport cu o singură scrisoare de trăsură: mărfurile indivizibile și obiectele de dimensiuni excepționale pentru a căror încărcare este nevoie de mai mult de un vagon, precum și mărfurile încărcate în mai multe vagoane, dacă dispozițiile speciale ale traficului sau tariful internațional permit acest lucru pentru întregul parcurs. Este indicat ca predătorul să înscrie în rubrica rezervată în acest scop unele indicații necesare cumpărătorului (destinatarului) privitoare la expediția respectivă; Convenția S.M.G.S. enumeră ca indicații: „conform contractului” din ... „din ordinul” ... etc., iar Convenția C.I.M. enumeră și alte indicații cum sint „expediția lui...”, „la dispoziția lui”, „asigurat la...”, „provenind de la linia de navigație...”, „pentru linia aeriană...”, „pentru a fi exportat cu destinație...” etc.

Completarea scrisorii de trăsură (unicatul și duplicatul) se face în limba țării de predare a mărfii cu o traducere în limba rusă sau germană (potrivit Convenției S.M.G.S.) și în limba franceză, germană sau italiană (potrivit Convenției C.I.M.).

Predătorul mărfii trebuie să indice, cu prilejul completării scrisorii de trăsură, stațiile de frontieră prin care urmează să treacă mărfurile; se recomandă să se indice acele stații de frontieră prin care distanța de transport, de la stația de predare pînă la stația de destinație este cea mai scurtă

La o scrisoare de trăsură este necesar să se anexeze documentele mărfurilor și anume: documentele vamale, certificatele veterinare sau fitosanitare, buletinele de analiză, listele specificative (dacă denumirea mărfurilor n-a fost înscrisă pe însăși scrisoarea de trăsură); predătorul poate anexa și alte documente care sint în interesul său sau al cumpărătorului destinatar, cum ar fi, de pildă, unele documente referitoare la conținutul coletelor. Dacă documentele nu pot fi anexate la scrisoarea de trăsură în stația de predare, predătorul trebuie să menționeze denumirea stației de cale ferată, a oficiului vamal sau a altei autorități unde documentele se găsesc. Este important să atragem atenția asupra faptului că stația de predare nu are obligația să verifice exactitatea și suficiența documentelor anexate de predător la scrisoarea de trăsură.

În situația în care predătorul consideră necesară însoțirea unor mărfuri, el trebuie să solicite în mod formal aceasta căii ferate de predare. Convențiile internaționale amintite prevăd obligativitatea însoțirii unor mărfuri, cum ar fi expedițiile de animale vii, cu excepția animalelor mici și a păsărilor transportate în trafic fără transbordare, cu expediții de coletărie, în cuști, lăzi, coșuri etc., bine închise. De asemenea, se prevede necesitatea însoțirii acelor mărfuri care, prin natura lor, circulă pe roți proprii, cum sint de pildă locomotivele, tenderele, automotoarele, macaralele etc.

c) **Expedierea în portul de încărcare** revine ca sarcină tot întreprinderilor producătoare-furnizoare de mărfuri pentru export.

În baza comunicării întreprinderii de comerț exterior exportatoare — emisă în conformitate cu acceptul portului de încărcare —, întreprinderea producătoare planifică vagoanele, expediază mărfurile și plătește taxele interne de transport pînă la stația de cale ferată din port.

Subliniem importanța respectării întocmai a indicațiilor de expediere — termen, destinatar, stație linie de garare etc. —, încălcarea acestora putînd conduce la crearea de prejudicii și, în final, la răspunderi materiale.

d) Ultima obligație a furnizorului intern este să **avizeze de expediere și să remită în termen cît mai scurt întreprinderii de comerț exterior beneficiare documentele de livrare**, care, de regulă sint următoarele: factura internă, duplicatul scrisorii de trăsură, documentul de recepție calitativă, certificatul de garanție, specificații etc.

Scurtarea la maximum a termenului de remitere a acestor documente prezintă importanță pentru întreprinderea de comerț exterior exportatoare sub un dublu aspect:

— este în măsură să factureze cumpărătorului extern lotul de marfă livrat și prin formarea setului de documente cerut de modalitatea de plată prevăzută în contractul comercial de vînzare internațională să încaseze prețul în valută într-un termen cît mai scurt, ceea ce ridică eficiența operațiunii respective;

— încasarea prețului extern în aceste condiții, scurtează perioada de creditare în lei a plăților făcute furnizorului intern și a altor cheltuieli legate de derularea contractului extern.

e) **Consecința livrării mărfurilor.** Sub aspect juridic, expedierea mărfurilor de către întreprinderea producătoare are următoarele consecințe:

— obligația asumată în calitate de furnizor, prin contractul de livrări pentru export, se socotește îndeplinită pe data predării mărfurilor cărașului, avînd dreptul să încaseze prețul;

— pe aceeași dată — probată cu semnătura și ștampila stației de cale ferată primitoare — riscurile trec de la furnizor la beneficiar, respectiv asupra întreprinderii de comerț exterior exportatoare.

LIVRAREA MĂRFURILOR CUMPĂRĂTORULUI EXTERN

Derularea în condiții bune a unui export de mărfuri impune ca între vînzător și cumpărător să existe o strînsă colaborare, în special, în perioada livrării, care se realizează prin prevederea în contract a unor obligații reciproce. Evident, complexitatea activităților ce se desfășoară este diferită în funcție de căile de transport folosite.

a) **Transportul pe calea ferată** ridică mai puține probleme pentru întreprinderea exportatoare; odată setul de documente de transport internațional remis întreprinderii producătoare, aceasta livrează mărfurile direct la destinația externă. Ca urmare, întreprinderea de comerț exterior se rezumă să facă **avizarea clientului extern** și să urmărească primirea de la agenția Romtrans de la punctul de frontieră a **declarației vamale cu viza „liber de vamă”**.

b) **Transportul maritim.** Cu toate că expedierea propriuzisă pe mare revine ca obligație întreprinderilor specializate, totuși considerăm util să expunem aici unele reguli

privind această activitate, pe care trebuie să le cunoască comerciaștii din domeniul comerțului exterior. Potrivit Regulilor de la Haga, persoana care încarcă mărfuri spre a fi transportate pe bază de conosamente, fără să existe un contract de navlosire, se numește încarcător. Exportatorul poate îndeplini și calitatea de navlositor. De exemplu, în cazul în care mărfurile se livrează C.I.F. navlositor este chiar vânzătorul; dacă mărfurile se livrează F.O.B. navlositor este cumpărătorul. Navlositorul are obligația de a efectua operațiile de încărcare a mărfurilor pe navă, dacă prin contract aceste operații nu sînt trecute pe seama navei. Desigur că pentru aceasta și indiferent dacă încărcarea se face sau nu de el, are obligația să aibă mărfurile pregătite pentru această operațiune. Principiul în transportul maritim este că marfa așteaptă nava și nu nava marfa.

Încarcătorul trebuie să încarce nava în mod complet, cum se spune „un caric plin și complet“, fără însă a se depăși peste ceea ce nava poate stivui și transporta în hambare și pe punte. În orice caz trebuie utilizată întreaga capacitate de încărcare a navei. Stivuirea mărfurilor pe navă trebuie să se facă în așa fel încît, respectîndu-se toate instrucțiunile de pe navă, nava să poată întîmpina riscurile navigației pînă în portul de descărcare. În practică se vorbește de așa-numita „siguranță a stivuirii“ ceea ce înseamnă siguranța în așezarea mărfurilor, iar nu siguranța stabilității navei, problemă care privește pe comandantul navei.

În cazul în care mărfurile trebuie introduse în saci, toate operațiile privind procurarea sacilor, costul încărcării lor, stivuirea lor, așezatul mărfurilor și arimarea lor constituie obligații ale încarcătorilor (navlositorilor) în cazul cînd nu s-a convenit altfel prin contractul de vânzare internațională.

Dacă livrarea mărfurilor se efectuează în condițiile de livrare Incoterms, încarcătorul are obligația să aducă mărfurile pentru încărcare conform clauzei respective. Înțelegem să facem această precizare întrucît uzanțele porturilor interpretează oarecum diferit unele din aceste clauze. De pildă, în mod curent, în livrarea F.O.B., mărfurile se livrează la bordul vasului (pe navă), însă în unele porturi cum este Anvers — Belgia și Kotka — Finlanda, uzanțele acestor porturi interpretează această clauză în sensul că mărfurile se depozitează pe chei, în apropierea navei, iar nu la bordul ei. Tot așa clauza F.A.S. după care mărfurile trebuie livrate lîngă vas, la dana de încărcare, este interpretată, potrivit uzanțelor, în sensul că mărfurile pot fi livrate la o distanță mai mare decît aceea la care pot ajunge bigile navei, aducerea sub palanc urmînd să fie efectuată în contul navei; clauza F.A.S. este interpretată potrivit uzului portului Londra, de exemplu, că nava nu este obligată să acosteze la o dană de încărcare și că în lipsă de dană operativă, poate rămîne pe fluviu, iar încarcătorul este obligat să aducă mărfurile aici.

Încarcătorul mărfurilor primește o notificare (notice) din partea comandantului navei, prin care i se aduce la cunoștință că nava este gata pentru încărcare.

După verificarea sosirii navei, încarcătorul urmează să verifice dacă magaziiile acestea sînt apte pentru primirea mărfurilor; în caz contrar el este în drept să nu accepte notice-ul, arătînd motivele comandantului navei. Uneori se notifică încarcătorului că nava este „promptă“, ceea ce înseamnă în uzul porturilor că nava este gata de încărcare

în portul indicat în termen scurt (fără întîrziere).

În portul Constanța activitatea de exploatare portuară este organizată pe domenii de activitate — sectoare specializate pe categorii de mărfuri — funcționînd în prezent, potrivit Decretului nr. 293/1978, următoarele întreprinderi:

— Întreprinderea de exploatare portuară pentru produse metalurgice, în subordinea M.I.M.;

— Întreprinderea de exploatare portuară pentru produsele industriei construcțiilor de mașini, în subordinea M.I.C.M.,

— Agenția de exploatare portuară pentru produse din lemn și materiale de construcții, unitate fără personalitate juridică, componentă a Întreprinderii de comerț exterior „Exportlemn“;

— „Chimpex“, din subordinea M.I.Ch.;

— Întreprinderea Siloz, din subordinea M.A.I.A.;

— Întreprinderea frigifer portuar, din subordinea M.A.I.A.;

— Întreprinderea de exploatare portuară, din subordinea M.Tr.T., pentru mărfuri generale și cele care se transportă cu nave de linie, barje și containere.

Întreprinderile menționate mai sus încheie contracte cu întreprinderile de comerț exterior, în virtutea cărora le revin următoarele obligații:

— descarcă și depozitează mărfurile din mijloacele de transport feroviare și auto sosite în port în baza acceptului C.C.A.P.;

— primesc, manipulează, depozitează și încarcă în navă mărfurile sosite, cu respectarea normelor în vigoare și a condițiilor și instrucțiunilor de încărcare și stivuire;

— perfectează documentele de export primite de la întreprinderile de comerț exterior, întocmind listele de încărcare, pe care le prezintă comandanților de nave în vederea întocmirii cargoplanului;

— încarcă și stivuesc mărfurile în nave după care prezintă agentului navei documentele în vederea obținerii conosamentelor și vămii pentru declarațiile vamale;

— decontează către întreprinderile de comerț exterior toate cheltuielile efectuate în legătură cu operațiunile portuare (prestările de serviciu) legate de mărfurile de export-import etc.

În porturile dunărene, activitatea de exploatare portuară este realizată de unitățile „NAVROM“.

VAMUIREA MĂRFURILOR

Declarația vamală se depune de vânzător la vama din punctul stabilit pentru trecerea frontierei de stat; declarația vamală este un formular imprimat în 4 modele după felul mijlocului de transport și anume: pentru transporturile pe calea ferată în cazul expedierii mărfurilor cu scrisoare de trăsură S.M.G.S.; pentru transporturile pe calea ferată în cazul expedierii mărfurilor cu scrisoare C.I.M.; pentru transportul mărfurilor pe mare cu conosament; pentru transporturile rutiere, aeriene și poștale. O declarație vamală cuprinde în general următoarele date: numele și adresa firmei exportatoare, numele și adresa firmei din străinătate, felul mărfurilor cu descrierea lor și indicarea felului coletelor, a mărcilor etc., numărul și data autorizației de export cu indicarea și a datei de valabilitate.

La declarația vamală este necesar să se anexeze următoarele documente: documentul de transport; facturile mărfurilor; specificațiile cuprinzînd caracteristicile mărfu-

rilor; certificate de origine ale mărfurilor; certificatele sanitare, veterinare sau fitosanitare, după caz; orice alte documente care au fost specificate în documentul de transport.

Definitivarea formelor de vămuire la punctele pentru trecerea frontierei de stat se efectuează pe baza poziției de transport și vămuire, a declarației vamale și a documentelor de transport. Este necesar deci ca datele înscrise în aceste documente să concorde întocmai, pentru evitarea unor dificultăți care ar putea apărea la punctul de frontieră și care ar putea avea drept consecință refuzul primirii mărfurilor sau întârzierea expedierii lor și deci întârzierea executării obligației de executare a contractului.

ASIGURAREA MĂRFURILOR

În situațiile în care asigurarea mărfurilor pe timpul transportului revine ca obligație vânzătorului, întreprinderea de comerț exterior exportatoare întocmește **avizul de asigurare**, care se remite la ADAS prin intermediul Romtrans sau Navlomar — în funcție de trafic — imediat după terminarea operațiunilor de încărcare a mărfurilor în mijlocul de transport. Acest aviz de asigurare cuprinde următoarele date: numele asiguratorului (căruia, sau la ordinul căruia, se va plăti eventuala despăgubire) potrivit condițiilor acreditivului; denumirea mărfii care va trebui să corespundă cu cea din conosament sau cu duplicatul de fraht; capacitatea bruto/neto; felul ambalajului; valoarea asigurării exprimată în valuta prevăzută în contract sau acreditiv, care trebuie să reprezinte contravaloarea C.I.F. a mărfii plus 10%, beneficiul prezumat al cumpărătorului; călătoria asigurată de la ... și când este cazul, portul sau porturile de transbordare ori locul unde se află beneficiarul intern sau extern; numele vasului transportator și naționalitatea; riscurile asigurate, ținându-se seama de specificul mărfurilor respective.

AVIZAREA EXPEDIERII MĂRFURILOR

Dacă prevederile cu privire la trimiterea instrucțiunilor de livrare au o deosebită importanță, nu este mai puțin importantă obligația stabilită în sarcina vânzătorului de a comunica cumpărătorului că mărfurile sînt pregătite pentru expediere sau că sînt gata spre a-i fi puse la dispoziție. Această obligație o găsim inserată în marea majoritate a condițiilor generale de livrare și a clauzelor uzuale și are scopul de determinare a sincronizării măsurilor ce urmează a fi luate de cei doi parteneri pe linia predării și primirii mărfii. În unele situații sînt indicate și anumite termene de comunicare. Astfel, într-un contract tip se prevede în sarcina vânzătorului ca avizarea de expediere să se facă în termen de 48 de ore telegrafic. Ceea ce trebuie să reținem este obligația de comunicare în sine, care desigur că trebuie făcută într-un termen util pentru cumpărător. Astfel, în cazul livrării mărfurilor F.O.R., clauză folosită frecvent în expedițiile terestre și rușiere, vânzătorului îi revine obligația de a înștiința pe cumpărător, fără întârziere, (deci imediat, fără termen), că mărfurile au fost încărcate ori luate în primire de calea ferată sau de transportorul rutier. Tot astfel, în cazul livrării unor mărfuri conform clauzei F.O.B. (folosită curent ca și clauza C.I.F. pentru

livrările pe mare), cumpărătorul trebuie avizat de vânzător că marfa este gata de a fi expediată în port, cu scopul primirii de la cumpărător a înștiințării datei la care marfa urmează să fie adusă în portul de expediere. În practică, în cazul acestei clauze, avizarea cumpărătorului se efectuează, în majoritatea cazurilor, în lăuntru portului maritim, ca urmare a unei strinse colaborări între cei doi parteneri; la rîndul său cumpărătorul are îndatorirea să comunice vânzătorului data la care acesta trebuie să aducă mărfurile în portul de expediere; astfel, condițiile generale de livrare C.A.E.R., prevăd pentru cumpărător un termen de 7 zile, cu consecința pentru el — în cazul în care vasul nu ajunge la timp în port — să suporte cheltuielile de păstrare în portul de expediere peste 21 zile de la data sosirii mărfurilor în port.

Este necesar să remarcăm că obligația avizării există în sarcina vânzătorului și în cazurile cînd mărfurile au fost efectiv expediate. Astfel în cazul livrărilor Freight on carriage paid to... avizarea trebuie să se facă fără întârziere în sensul că mărfurile au fost predate primului cărauș, iar în cazul livrărilor Ex Ship, avizarea se face tot fără întârziere, indicîndu-se data la care este așteptat să sosească vasul în portul de destinație.

O avizare trebuie să cuprindă toate elementele utile cumpărătorului pentru pregătirea primirii mărfurilor. Astfel, în contractul tip elaborat de I.C.R. Industrialexport se prevăd următoarele elemente: data expedierii; numărul vagonului sau numele vasului; numărul scrisorii de trăsură, a conosamentului sau a frahtului aerian; numărul total de colete; greutatea totală bruto-neto și volumul; valoarea totală a mărfurilor expediate. Dacă expedierea a fost efectuată (în cazul transporturilor pe apă) avizarea trebuie să cuprindă: denumirea vasului, data plecării acestuia, portul de destinație, denumirea mărfii, numărul contractului, numărul conosamentului, numărul coletelor, greutatea bruto, cantitatea în unități de măsură specifică mărfii. În majoritatea cazurilor avizarea se face telegrafic sau prin telex.

Condițiile generale de livrare C.A.E.R. 1968/75 prevăd că la livrările feroviare, cu mijloace auto, sau cu avionul „vanzătorul este obligat să trimită avizul cumpărătorului într-un astfel de termen și mod încît cumpărătorul să-l primească înainte de sosirea mărfii la frontiera țării cumpărătorului” (§ 43). Iar cu privire la expedierea via mare, aceleași Condiții de livrare prevăd obligația pentru vânzător sau expeditorul său „să avizeze telegrafic sau prin telex pe cumpărător de expedierea mărfii, imediat după plecarea navei, însă nu mai tîrziu de 2 ore după plecarea acesteia, dacă durata transportului mărfii din portul de expediere pînă la portul de destinație nu depășește 72 de ore sau în cel mult 24 de ore de la plecarea navei, dacă durata transportului depășește 72 de ore” (§ 44).

Consecința pentru cumpărător, în cazul în care nu dă urmare avizării, este aceea că vânzătorul este în drept să predea mărfurile spre păstrare, în contul și pe riscul cumpărătorului. În scopul evitării oricăror discuții în problema avizării, partenerii convin prin contract cu privire la termenele în care urmează să se desfășoare avizarea, răspunsul, predarea mărfurilor spre păstrare etc., iar dacă în contract n-au fost inserate asemenea termene, condițiile generale de livrare și clauzele uzuale prevăd astfel de termene.

INCASAREA PREȚULUI

Dacă executarea obligațiilor de expediere efectivă a mărfurilor revine atit unităților furnizoare-interne, cit și celor beneficiare-exportatoare, urmărirea încasării prețului în valută este obligația exclusivă a întreprinderilor de comerț exterior. Practica dovedește că oricît de bine ar fi formulate clauzele de consolidare a contractelor, dacă în faza de executare nu se urmărește cu perseverență traducerea lor în fapt, în spiritul și litera preconizată, eficiența tranzacției respective nu are finalizarea scontată.

Principalele obligații care revin comercialiștilor cu derularea, privind încasarea prețului, pot fi astfel sintetizate :

— în funcție de clauza de evitare a riscurilor decurgînd din fluctuațiile valutare, se recalculează prețul potrivit cursurilor pe care le au valutele care constituie coșul valutar, sau potrivit cursului D.S.T., la data livrării ;

— dacă prin contract a fost adoptată o clauză privind revizuirea prețurilor ca urmare a creșterii prețurilor la materii prime și la manoperă, se va determina noul preț, la data livrării.

În funcție de prevederile din creditul documentar, se va întocmi setul de documente comerciale, care vor fi prezentate la B.R.C.E. în termen util.

dr. Al. DETEȘANU
dr. Toma GEORGESCU
Academia „Stefan Gheorghiu“

contract economic

Răspunderea privind decontarea mărfurilor din import

În legătură cu importurile care se realizează în condiții de comision, unităților beneficiare-comitente le revine obligația de a achita valoarea mărfurilor importate. În acest sens, art. 155 din Legea nr. 9/1972, modificată și completată prin Legea nr. 2/1979, prevede că „beneficiarii de mărfuri din import au obligația să accepte sau să refuze plata mărfurilor după primirea și recepționarea lor, în cadrul termenelor legale, pe baza documentelor emise de întreprinderile de comerț exterior.

În cazul cînd primirea și recepția mărfurilor din import nu se efectuează în termen de cel mult 20 de zile de la data primirii facturilor de la întreprinderile de comerț exterior, beneficiarii sînt obligați să dispună plata documentelor în cauză, cu dreptul de a refuza ulterior eventualele diferențe în funcție de verificare și recepție, în cadrul termenelor și condițiilor din contractele externe“.

Se observă deci, că neprimirea mărfurilor din import nu constituie — în toate cazurile — temei pentru refuzarea facturilor emise de întreprinderile de comerț exterior, iar dreptul de refuz ulterior este condiționat de efectuarea recepției și încheierea actelor de constatare privind lipsurile în mod opozabil față de furnizorul extern.

Adăugăm că un atare motiv de refuz nu subzistă dacă lipsurile s-au produs din vina cărăușului, iar dreptul de a-l acționa pe acesta aparține unității beneficiare-comitente.

Care sînt consecințele refuzului nejustificat sau a întîrzierii nejustificate în achitarea valorii mărfurilor importate ?

Practica arbitrală a stabilit în mod constant că penalitățile prevăzute de art. 47 pct. 5 și 6 din Legea nr. 71/1969, modificată și completată prin Legea nr. 3/1979, sînt aplicabile numai comisionului care reprezintă prețul prestației întreprinderii de comerț exterior.

În raport cu valoarea propriu-zisă a mărfurilor se datorează dobînda legală de 6% pe an prevăzută de Decretul nr. 311/1954.

Uneori, datorită neachitării în termen a valorii mărfurilor importate, întreprinderile de comerț exterior sînt prejudiciate prin dobînzile penalizatoare care li se percep de către bancă.

Aceste dobînzii pot forma obiectul unor pretenții la daune îndreptate împotriva unităților beneficiare-comitente în măsura în care ele nu sînt acoperite de dobînda legală de 6% pe an datorată conform decretului amintit mai sus.

Desigur că răspunderea unităților menționate poate fi angajată numai în măsura în care importul s-a realizat în condițiile unui contract de comision valabil încheiat.

Așa cum s-a reținut prin Hotărîrea Arbitrajului de Stat Central nr. 1591/1980, dispozițiile Legii nr. 9/1972 care interzic angajarea de cheltuieli pentru investiții înainte de aprobarea acestora nu disting dacă utilajele și instalațiile se realizează în țară ori se procură din import.

Prin urmare, în lipsa aprobării investiției pentru care se importă utilajele sau instalațiile, contractul de comision este nul și, ca atare nu poate constitui temei pentru acordarea dobînzii legale sau a daunelor.

În acest sens, prin hotărîrea menționată s-au mai reținut următoarele :

„Faptul că instalația a fost contractată cu partenerul extern la cererea piritei (adică, a unității beneficiare-comitente), nu înlătură sancțiunea nulității atrasă de încălcarea dispozițiilor legale la care s-a făcut referire mai sus, reclamanta (adică, întreprinderea de comerț exterior) avînd obligația de a nu realiza importul solicitat înainte de a se convinge în privința respectării tuturor cerințelor legale.

În speță, contractul s-a validat pe data de 28 mai 1979, data aprobării investiției“.

În raport cu această dată s-au acordat penalitățile aferente comisionului și dobînda legală de 6% pe an, intrucît pe data aprobării investiției a dispărut cauza de nulitate a contractului.

Menționăm că spre deosebire de neaprobarea investiției, neadmiterea utilajelor la finanțare sau la creditare nu constituie, în principiu, un motiv care să apere unitățile beneficiare-comitente de răspunderea pentru neefectuarea plăților în termen.

I. ICZKOVITS

DREPTURI ȘI OBLIGAȚIUNI

EFECTELE DETERMINATE DE SATISFACEREA SERVICIULUI MILITAR ASUPRA RAPORTULUI DE MUNCĂ

În cele ce urmează înfățișăm și analizăm efectele pe care le produce satisfacerea serviciului militar asupra raporturilor juridice dintre persoanele încadrate și unitățile socialiste cu care au încheiat contracte de muncă.

Prevederile legale la care ne referim în continuare nu fac nici o distincție între contractele de muncă pe durată determinată și cele pe durată nedeterminată astfel încât, acolo unde nu vom face precizarea respectivă, efectele sînt identice.

● Astfel, potrivit art. 72 alin. 1 din Codul muncii, contractele de muncă ale celor încadrați, chemați să satisfacă serviciul militar se mențin, fiind numai suspendate. Desigur, în cazul contractului de muncă pe durată determinată suspendarea produce efecte numai pînă la termenele pentru care a fost încheiat contractul. Satisfacerea serviciului militar nu poate avea ca efect prelungirea duratei contractului de muncă încheiat pentru un anumit termen. Art. 81 din Legea nr. 14/1972 conține o prevedere identică privitoare la menținerea contractului de muncă, reglementarea avînd însă un caracter mai concret. Potrivit textului citat, contractele de muncă ale persoanelor încadrate chemate pentru îndeplinirea serviciului militar în termen, cu termen redus sau ca elevi în școlile militare de ofițeri de rezervă se mențin. Recruții chemați la centrele militare în vederea încorporării, dar care nu au fost încorporați, precum și cei lăsați la vatră ori trecuți în rezervă, sînt obligați să se prezinte la locurile de muncă în termen de 5 zile de la data la care li s-a comunicat că nu au fost încorporați, respectiv în termen de 15 zile de la data lăsării lor la vatră ori a trecerii în rezervă. În cazul neprezentării, din motive culpabile, contractele de muncă ale celor în cauză pot fi desfăcute disciplinar.

● Contractele de muncă ale celor chemați pentru îndeplinirea serviciului militar în termen, cu termen redus sau ca elevi în școlile militare de ofițeri de rezervă, nu pot fi desfăcute decît ca urmare a desființării unității sau restrîngerii activității acesteia. În astfel de situații, unitatea sau organul ierarhic superior, după caz, este obligată să asigure plasarea celor în cauză în aceleași munci sau în munci echivalente, la alte unități din aceeași localitate, potrivit pregătirii și capacității lor profesionale, comunicînd aceasta și unității militare la care se află încorporată persoana respectivă.

Legea are în vedere, în cazurile sus-menționate, numai personalul permanent al unităților socialiste. Contractele de muncă pe durată determinată se mențin pînă la termen, la expirarea acestuia, raporturile de muncă încetînd deplin drept. Contractele de muncă ale celor care au fost admiși în școlile militare sau în instituțiile militare de învățămînt superior se desfac pe data prezentării la respectivele școli și instituții.

Pe timpul concentrării soldaților, gradaților, subofițerilor, maștrilor militari și ofițerilor în rezervă, unitățile socialiste

sînt obligate să le păstreze locul și funcția avute la data concentrării (art. 82, alin. penultim, Legea nr. 14/1972).

Perioada în care se satisfac obligațiile militare nu se ia în considerare, la stabilirea drepturilor privind participarea la beneficii a oamenilor muncii, reglementate de art. 50 și urm. din Legea nr. 57/1974.

Perioada cît o persoană încadrată în muncă a fost concentrată se exclude atît ca timp, cît și ca sumă, din calculul indemnizației pentru concediul de odihnă (art. 17 alin. 3 din Legea nr. 26/1967).

● Recruții chemați pentru îndeplinirea serviciului militar au dreptul să primească de la unitățile socialiste la care sînt încadrați toate drepturile la zi, inclusiv compensația în bani a concediului de odihnă neefectuat. În cazul în care recruții nu au fost încorporați, au fost lăsați la vatră ori trecuți în rezervă și dacă s-au reîntors în unități pînă la 1 decembrie a anului calendaristic în care au fost chemați la încorporare, compensația în bani pentru concediul de odihnă nefolosit, plătită la încorporare, se va reține din retribuția acestora în 3 rate lunare. Celor aflați în această situație unitatea este obligată să le acorde în natură concediul de odihnă rămas neefectuat.

● Pe toată durata concentrării rezervei primesc de la unitățile socialiste la care au lucrat o indemnizație lunară egală cu jumătate din retribuția medie pe ultimele 3 luni.

● În cazul incapacității temporare de muncă intervenită pe timpul concentrării, care se prelungește și după data desconcentrării, rezervei primesc de la unitățile socialiste unde lucrează, ajutoare materiale în cadrul asigurărilor sociale de stat, de la data desconcentrării.

Militarii în termen, militarii cu termen redus și elevii instituțiilor militare au dreptul să primească ajutoare, în caz de deces al soției, copiilor sau al unui membru de familie aflat în întreținerea acestora înainte de încorporare, în cuantumul stabilit pentru persoanele încadrate în baza unor contracte de muncă. Ajutoarele se plătesc de unitățile socialiste la care beneficiarii erau încadrați înainte de încorporare.

● Tinerii chemați la recrutare, recruții și rezervei care au calitatea de persoane încadrate în muncă și sînt chemați de către centrele militare pentru a da relații în legătură cu evidența militară au dreptul la concediu de maximum 3 zile, cu plata corespunzătoare a retribuției calculată în raport de retribuția medie realizată pe ultimele 3 luni.

Recruții chemați la încorporare, pentru îndeplinirea serviciului militar au dreptul la un concediu fără plată de 5 zile înainte de data prezentării la centrul militar în scopul rezolvării problemelor personale și familiale.

Potrivit art. 72 alin. 1 și 2 din Codul muncii perioada de satisfacere a serviciului militar intră în calculul vechimii neîntrerupte în aceeași unitate. În cazul satisfacerii serviciului militar de către o persoană cu care s-a încheiat un act adițional în care s-a prevăzut îndatorirea de a lucra în unitate după absolvirea școlii sau a cursului o anumită perioadă, durata serviciului militar nu intră în calculul timpului prevăzut în acel act. De asemenea, această durată nu intră în calculul perioadei de stagiu în muncă prevăzută pentru absolvenții repartizați în producție, care au obligația efectuării unui astfel de stagiu.

Reglementare : art. 72 din C. M. și Legea nr. 14/1972.

CONCEDII PLĂTITE

Cu excepția concediului de odihnă și a concediilor medicale care sînt plătite, marea majoritate a concediilor se acordă fără plată. Prin excepție sînt și reglementări care prevăd concedii cu plată, altele decît cele medicale, de odihnă și de maternitate.

1. Art. 75 alin. 1 lit. e din Legea nr. 57/1974, prevede că personalul transferat în interesul serviciului în altă localitate, precum și personalul mutat în cadrul aceleiași unități, dar în altă localitate, are drept la un concediu plătit de 5 zile lucrătoare, acordat la cererea celui în cauză, în vederea mutării efective.

2. Art. 83 din Legea nr. 14/1972 prevede că ținerii chemați la recrutare, recruții și rezerviștii, care sînt încadrați în muncă și sînt chemați de centrele militare pentru a da relații în legătură cu evidența militară, au dreptul la un concediu de maximum 3 zile cu plata corespunzătoare a retribuției, calculată în raport cu retribuția medie pe ultimele 3 luni. Deși legea nu specifică dacă zilele sînt sau nu lucrătoare, fiind vorba de un concediu cu plată se înțelege că legea are în vedere zile lucrătoare. Maximum de concediu este de 3 zile și minimul este de o zi lucrătoare. Stabilirea duratei este de competența conducerii unității care va avea în vedere distanța ce trebuie să o parcurgă cel în cauză și perioada cît a fost reținut la centrul militar.

3. Conform art. 6 lit. a, art. 7 lit. a și art. 8 din Decretul nr. 94/1979, donatorii de sînge (onorifici sau cu plată) au dreptul la o zi liberă la locul de muncă în ziua donării de sînge pentru care primesc retribuția medie zilnică.

Reglementare : art. 75 alin. 1 lit. e din Legea nr. 57/1974 și art. 83 din Legea nr. 14/1972, art. 6 lit. a, art. 7 lit. a și art. 8 din Decretul nr. 94/1979.

DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE ELEVILOR DIN ȘCOLILE DE MAIȘTRI

Recrutarea candidaților pentru admiterea în școlile de maiștri se face din rîndul muncitorilor absolvenți ai liceelor sau ai școlilor profesionale, cu vechime de cel puțin 8 ani în producție, încadrați în ultima sau penultima categorie de încadrare, cu experiență îndelungată în producție, avînd prioritate cei care au îndeplinit funcția de șef de echipă și se bucură de autoritate profesională, politică și morală fiind buni organizatori ai producției și ai muncii.

Admiterea în școlile de maiștri se face pe bază de concurs. Candidații vor avea recomandarea colectivului de muncă în care lucrează, inclusiv a maestrului, avizată de biroul executiv al consiliului oamenilor muncii ai unității din care provin. Pentru fiecare post de maestru necesar, unitățile vor propune la concursul de admitere cel puțin doi candidați.

Maistrii promovați din rîndul muncitorilor și al tehnicienilor, care au obligația de a absolvi școala de maiștri potrivit prevederilor art. 18 alin. 1 lit. b și c art. 20 alin. 1 din Legea nr. 6/1977, vor fi admiși în școlile de maiștri cu învățămînt seral, fără concurs, în cadrul planului de școlarizare aprobat.

După admiterea în școlile de maiștri — învățămînt de zi — fiecare elev va încheia cu întreprinderea un act adițional la contractul de muncă prin care se obligă să lucreze în respectiva unitate ca maestru o perioadă de cel puțin 5 ani, după absolvirea școlii.

Durata studiilor în școlile de maiștri este de un an pînă la un an și jumătate la învățămîntul de zi și de doi ani la învățămîntul seral.

Pe timpul studiilor, elevii școlilor de maiștri beneficiază de următoarele forme de sprijin material :

1. Personalului muncitor recomandat de întreprinderi pentru a urma cursurile școlilor de maiștri i se asigură pe perioada examenului de admitere o indemnizație egală cu retribuția tarifară de încadrare de la locul permanent de muncă, precum și sporul pentru vechime neîntreruptă în aceeași unitate. În cazul cînd examenul de admitere se ține în altă localitate decît aceea de domiciliu, acesta beneficiază, potrivit legii, de drepturile legale de deplasare.

2. Elevii din învățămîntul de zi al școlilor de maiștri beneficiază pe timpul studiilor de :

a) masă la cantină, contra cost ;

b) cazarea gratuită în internate, pentru elevii care au domiciliul în altă localitate decît aceea unde funcționează școala ; cheltuielile de cazare se suportă de școală ;

c) costul integral al transportului, pe ruta cea mai scurtă, cu trenul de persoane sau nave fluviale ori maritime, clasa a II-a, fie cu autobuzele întreprinderilor de transport auto, astfel :

— la trimitere de la unitate la școală și la întoarcere la unitate după examenul de absolvire, în cazul cînd sînt trimiși să frecventeze școala cu sediul în altă localitate decît unitatea de producție ; cheltuielile de transport se suportă de unitate ;

— în vacanță, dus și întors, numai pentru elevii școlilor de maiștri cu durata de un an și jumătate, de la școală la localitatea de domiciliu ; cheltuielile de transport se suportă de școală ; în anul în care beneficiază de vacanță nu li se acordă concediu de odihnă ;

d) o indemnizație lunară egală cu retribuția tarifară de încadrare pe care au avut-o la data trimiterii la școală, precum și sporul pentru vechime neîntreruptă în aceeași unitate, beneficiind de majorările generale ale retribuției tarifare aplicate în ramura respectivă în timpul școlarizării. Plata integrală a acestei indemnizații se face numai cu condiția promovării semestrelor școlare ; în caz contrar, se vor aplica prevederile Legii nr. 57/1974, privind diminuarea retribuției pentru neîndeplinirea sarcinilor proprii.

3. Elevii din învățămîntul seral al școlilor de maiștri beneficiază pe timpul studiilor de :

a) programare în schimburile de producție care să le permită frecventarea regulată a cursurilor ;

b) masa la cantină, contra cost ;

c) concediu de studii de 30 de zile calendaristice, la cerere, o singură dată, în afara concediului de odihnă, pentru elaborarea și susținerea lucrării de diplomă la examenul de absolvire. Pe durata acestui concediu elevii vor primi o indemnizație egală cu retribuția tarifară de încadrare, precum și sporul pentru vechime neîntreruptă în aceeași unitate ;

d) o indemnizație lunară, pe timpul practicii de maestru, prevăzută în planul de învățămînt, egală cu retribuția tarifară de încadrare la data trimiterii la practică, precum și

sporul pentru vechime neîntreruptă în aceeași unitate, plătită de întreprinderile la care sînt încadrați.

4. Elevii din învățămîntul seral al școlilor de maiștri, care urmează școala în altă localitate decît aceea a unității de producție în condițiile prevăzute de art. 27 din Legea nr. 6/1977, beneficiază, pe lângă formele de sprijin menționate la pct. 3 de mai sus, și de :

a) cazarea gratuită în internate pentru elevii care au domiciliul în altă localitate decît aceea unde funcționează școala ; cheltuielile de cazare se suportă de școală ;

b) costul integral al transportului, pe ruta cea mai scurtă, cu trenul de persoane sau nave fluviale ori maritime, clasa a II-a, fie cu autobuzele întreprinderilor de transport auto, la trimitere la unitatea unde au fost detașați și la întoarcere, după examenul de absolvire, la unitatea unde sînt încadrați ; cheltuielile de transport se suportă de întreprinderile la care sînt încadrați.

5. Pe timpul practicii în producție, elevii din școlile de maiștri beneficiază, la locul de muncă, de echipament de protecție, precum și de materiale igienico-sanitare, în condițiile în care acestea se acordă persoanelor încadrate în muncă.

Incheierea studiilor se face prin examen de absolvire. Cei care nu promovează examenul de absolvire au dreptul să-l repete o singură dată într-una din sesiunile anului școlar următor. Pînă la promovarea examenului de absolvire aceștia rămîn încadrați în producție la locurile de muncă în care au activat înainte de a urma școala de maiștri sau într-un alt loc de muncă similar.

Persoanele care promovează examenul de absolvire primesc diploma de absolvire a școlii de maiștri.

Elevii de la învățămîntul de zi care sînt exmatriculați în cursul școlarizării, au obligația de a restitui sumele reprezentînd cheltuielile de școlarizare. Sînt exceptați cei aminați medical.

Obligația de restituire a sumelor reprezentînd cheltuielile de școlarizare o au și elevii școlilor de maiștri — învățămînt de zi — care nu reușesc nici la al doilea examen de absolvire, precum și absolvenții care refuză încadrarea la întreprinderea pentru care s-au pregătit sau părăsesc locul de muncă înainte de expirarea termenului prevăzut în actul adițional la contractul de muncă. În această ultimă situație, restituirea cheltuielilor de școlarizare se va face proporțional cu perioada nelucrată.

Reglementare : Legea nr. 6/1977 și anexa nr. 2 a Decretului nr. 335/1978.

CĂMINE MUNCITOREȘTI PENTRU TINERET

Sînt administrate de către unitățile socialiste fiind destinate cazării tinerilor muncitori și specialiști, care nu dispun de alte posibilități de cazare în localitatea unde-și au locul de muncă.

Pentru folosirea locurilor în cămine, locatarii plătesc un tarif lunar care include și acoperă cheltuielile de întreținere și funcționare a instalațiilor comune, folosirea mobilierului și a cazarmamentului, precum și toate celelalte cheltuieli reprezentînd diferite servicii prestate locatarilor. În prezent, tarifele sînt stabilite prin H.C.M. nr. 1028/1974, fiind diferențiate pe categorii de cămine.

Prin regulamentul interior de funcționare, aprobat de consiliul oamenilor muncii din unitatea economică socialistă care are în administrare căminul, sînt stabilite sar-

cinile administrației căminului, drepturile și obligațiile locatarilor, precum și ale personalului căminului, modul de utilizare a bunurilor de folosință comună, măsurile de asigurare a ordinii și disciplinei.

Pînă la modificarea prevederilor H.C.M. nr. 1028/1974, locatarii căminelor muncitorești pentru tineret, nu vor beneficia de compensarea majorării tarifelor energiei electrice, energiei termice și gazelor naturale, reglementată de art. 14 din Decretul nr. 283/1979, deoarece beneficiarii nu plătesc respectivele majorări, ele nefiind incluse în tariful stabilit prin citata H.C.M.

Reglementare : art. 57-59 din Legea nr. 5/1973, H. C. M. nr. 1028/1974 și pct. 9 anexa 3 la Decretul nr. 153/1980.

LOCUIȚA DE SERVICIU

Cadrelor de conducere, altor cadre de bază și persoanele a cărui prezență permanentă în preajma locului de muncă este impusă de caracterul specific al muncii prestate li se atribuie locuința în incinta întreprinderilor și a instituțiilor, în imediata lor apropiere.

Consiliile oamenilor muncii răspund de folosirea permanentă și în bune condiții a acestor locuințe. Locuința de serviciu se atribuie de consiliul oamenilor muncii numai personalului respectivei unități care are o asemenea îndreptățire. Inchirierea acestor locuințe se face prin întreprinderile specializate subordonate comitetelor executive ale consiliilor populare care le au în administrare directă.

Dispozițiile Legii nr. 5/1973, privitoare la normarea spațiului locativ se aplică și locuințelor de serviciu.

Modul și condițiile de folosire a acestora și a terenurilor aferente fac obiectul unui contract de închiriere care este accesoriu al contractului de muncă.

Persoanele încadrate și familia lor care ocupă locuințe de serviciu sînt obligate să le elibereze în termenul și în condițiile art. 51 alin. 3 și 5 din Legea nr. 5/1973, adică în 3 luni de la încetarea contractului de muncă din vină sau inițiativa beneficiarilor, iar în caz de deces a celui încadrat sau a pensionarului, evacuarea soțului sau a celorlalți membri ai familiei sale cu care a locuit împreună, se poate face numai cu atribuirea unui spațiu locativ corespunzător. Persoanele care au lucrat în unitatea respectivă cel puțin 10 ani au dreptul să dețină locuința de serviciu și după pensionarea lor.

Schimbul de locuințe de serviciu se poate face, în condițiile legii, cu aprobarea consiliului oamenilor muncii din unitățile respective.

Persoanele încadrate care dețin locuințe de serviciu beneficiază de prevederile art. 14 din Decretul nr. 283/1979, referitoare la compensarea majorărilor tarifelor energiei electrice, energiei termice și gazelor naturale.

Reglementare : art. 55 și 56 din Legea nr. 5/1973, art. 3, 4 și 7 din Decretul nr. 195/1977, art. 14 din Decretul nr. 283/1979.

CONCEDIU DE MATERNITATE

Femeile au dreptul la concediu de maternitate plătit, care se compune dintr-un concediu prenatal de 52 de zile și un concediu postnatal de 60 de zile. Dacă nașterea s-a produs înainte de expirarea concediului prenatal, concediul postnatal se prelungește cu numărul zilelor de concediu prenatal neefectuat, astfel încît, în total, concediul de maternitate să reprezinte 112 zile în total.

În cazul cînd copilul se naște mort sau moare după naștere, durata concediului postnatal (de lehuzie) este de 42 zile calendaristice. Dacă moartea copilului survine după 42 zile de la naștere, concediul de lehuzie încetează.

Quantumul ajutorului este stabilit de art. 15 a H.C.M. nr. 880/1965 și art. 151 introdus prin H.C.M. nr. 2409/1966, în funcție de vechimea neîntreruptă în muncă.

Contractele de muncă ale femeilor care se găsesc în concediu de maternitate nu pot fi desfăcute din inițiativa unității, în afara cazurilor prevăzute în art. 130 alin. 1, lit. c, d, g, j, k și l din Codul muncii.

Perioada cît durează concediul de maternitate se scade din vechimea în unitate care se ia în calcul pentru stabilirea drepturilor de participare la beneficii, întrucît în acest interval persoana în cauză nu a contribuit la realizarea beneficiilor planificate și a celor peste plan.

Vezi și ajutoare materiale în caz de maternitate.

Reglementare : art. 155 și art. 146 din Codul muncii, art. 13—16 din H.C.M. nr. 880/1965.

CONCEDIU PENTRU ÎNGRIJIREA COPIILOR BOLNAVI

Femeile, care au copii bolnavi mai mici de 3 ani au dreptul, cu avizul medicului, la concedii plătite pentru îngrijirea acestora, care nu se includ în concediul de odihnă.

În timpul cît îngrijește copilul bolnav de pînă la 3 ani, nu se poate desface contractul de muncă al femeilor în cauză, din inițiativa unității, în afară de cazurile prevăzute la art. 130 alin. 1 lit. c, d, g, j, k și l din Codul muncii.

Perioada cît durează concediul pentru îngrijirea copilului bolnav nu se ia în calcul la stabilirea drepturilor privind participarea la beneficii a oamenilor muncii.

Vezi și ajutoare materiale pentru îngrijirea copilului bolnav.

Reglementare : art. 157 și art. 146 din Codul muncii.

UNIFORMELE PERSONALULUI DIN AVIAȚIA CIVILĂ

Personalul aviației civile este obligat să poarte uniformă în timpul serviciului și în orice deplasări în afara unității în interes de serviciu. Membrii echipajului unei aeronave, în mod obligatoriu, vor fi echipați în aceeași ținută, în raport de anotimp.

Sînt interzise împrumutul sau înstrăinarea către alte persoane, indiferent de scopul în care se face.

Nerespectarea obligației de a purta uniforme constituie o abatere pedepsită conform regulamentului de ordine interioară.

Suportarea costului uniformelor de către personalul din aviația civilă este prevăzută în anexa nr. 4 a H.C.M. nr. 927/1973, fiind stabilită în raport de nivelul venitului mediu lunar. Pentru determinarea acestuia se iau în calcul toate drepturile bănești realizate în anul anterior celui în care se primește echipament. Pentru cei noi încadrați, venitul mediu lunar se consideră retribuția tarifară de încadrare.

Beneficiarul suportă în raport de venitul mediu realizat, de la 50% și pînă la 100% din costul uniformeii.

Cota parte care se suportă de personalul din aviația civilă se reține din drepturile sale bănești în 24 de rate lunare, nefiind necesară existența unui titlu executor în acest sens.

Personalul care după ce a primit uniformă se transferă la cerere în altă unitate sau al cărui contract de muncă se desface din vina ori din inițiativa sa, înainte de expirarea duratei normale a echipamentului primit, suportă integral ratele rămase neachitate, precum și cota plătită de unitate, pentru partea neamortizată, uniforma rămînînd în proprietatea beneficiarilor.

Personalul care urmează să fie pensionat sau încorporat nu va primi uniformă în ultimul an premergător ieșirii la pensie sau încorporării. În cazul cînd pensionarea sau încorporarea nu pot fi prevăzute din motive temeinice, debitul care figurează pentru uniformă primită se anulează. Se anulează, de asemenea și debitul rămas în cazul celor decedați. În toate aceste cazuri uniforma nu se restituie.

Personalul militar din aviația civilă poartă uniformă militară.

Reglementare : H.C.M. nr. 927/1973.

UNIFORMELE PERSONALULUI DIN MARINA COMERCIALĂ

Personalul navigant din marina comercială, îmbarcat pe navele sub pavilion român aparținînd M.T.Tc., precum și altor ministere, organe centrale și locale ale administrației de stat, personalul din unitățile de navigație ale M.T.Tc., precum și personalul pentru supravegherea, ordinea și controlul navigației, ce ocupă funcțiile prevăzute în anexa nr. 1 a H.C.M. nr. 79/1968, este obligat să poarte în timpul serviciului uniforma marinei militare.

Uniformele se procură de unitățile socialiste, costul lor fiind suportat de unități și de beneficiari, în cote diferențiate, variînd în raport de retribuția tarifară sau de funcții, în cote prevăzute în anexa nr. 3 a H.C.M. Cota din costul uniformelor ce se suportă de beneficiari va fi reținută din drepturile bănești ale acestora, în rate egale lunare, eșalonate pe o perioadă de 24 luni, nefiind necesară existența unui titlu executor în acest scop.

Beneficiarii care se transferă la altă unitate, unde nu există obligația de a purta această uniformă, sau al căror contract de muncă se desface la cererea lor sau din inițiativa unității, vor suporta integral restul neachitat din valoarea uniformeii, indiferent de categoria acesteia.

Debitele provenite din costul uniformelor ale beneficiarilor încorporați, ieșiți la pensie sau decedați, se anulează, iar uniformele nu se restituie. De asemenea, se anulează ratele rămase neachitate în cazul cînd uniforma se degradează înainte de termen, fără vina posesorului. Vinovăția acestuia trebuie dovedită de unitate.

Pentru funcțiile ce dau drept la echipament de protecție, articolele de protecție intră în compunerea uniformeii, regimul lor fiind cel aplicabil echipamentului de protecție. La expirarea termenelor de uzură a echipamentului de protecție, cît și în cazul cînd posesorul este trecut în altă funcție fără drept la acest echipament, la pensionarea sau încetarea raportului de muncă, posesorul este obligat a restitui acest echipament.

Reglementare : H.C.M. nr. 79/1968.

Grupaj realizat de
C. JORNESCU, Gr. LUNGAN, M. GORUNEANU

Oferte
DE PRODUSE
DIN STOC

• capacitati de
producție
• produse noi

**U.J.C.C. VILCEA
DEPOZITE REPARTIZARE
DRĂGAȘANI**

Str. Podgoriei nr. 40
jud. Vilcea

are in stoc și vinde imediat :

- Becuri far cu o fază buc. 1255
- Bujii 18 mm buc. 285
- Butuc roată SR 101 buc. 3
- Carcasă cutie viteză SR 101 buc 1
- Dinjunctori conector SR 101 buc. 18
- Disc ambreiaj SR 101 buc. 10
- Geam parbriz TV din 2 buc. buc. 6
- Rulmenți SR 101 buc. 16
- Pistoane SR 101 buc. 10
- Garnituri servo-frină SR 101 buc. 31
- Cuzineți SR 101 buc. 68
- Filtru benzină SR 101 buc. 4
- Arbore cotit SR 101 buc. 1
- Manșon dinam SR 101 buc. 4
- Fuzete SR 101 buc. 1
- Carcasă cutie viteză SR 101 buc. 1

**INTREPRINDEREA
PENTRU LIANTI
DEVA-CHIȘCĂDAGA**

Telefon 13140—1—2 interior 188 sau 181
jud. Hunedoara

- Cond. bobinaj ET Ø 0,10 kg. 2
- idem Ø 0,12 kg. 16
- idem Ø 0,13 kg. 13
- idem Ø 0,14 kg. 21
- idem Ø 0,15 kg. 29
- idem Ø 0,16 kg. 15
- idem Ø 0,17 kg. 18
- idem Ø 0,18 kg. 12
- idem Ø 0,20 kg. 23
- idem Ø 0,25 kg. 27
- Cond. bobinaj BB Ø 1 kg. 29
- idem Ø 1,5 kg. 67
- Cond. bobinaj ET Ø 2,0 kg. 58
- idem Ø 2,10 kg. 66
- idem Ø 2,4 kg. 32
- idem Ø 2,5 kg. 119
- idem Ø 3,0 kg. 77
- Cond. bobinaj P2S 1×5 kg. 737
- idem E2S Ø 0,90 kg. 48
- idem Ø 1,00 kg. 77
- idem Ø 1,35 kg. 54
- idem 2S Ø 1,40 kg. 19
- idem E2S Ø 1,45 kg. 147
- idem E2S Ø 1,50 kg. 36
- idem E2S 1,80 kg. 116
- Releu RI—9 la 24 V buc. 2
- idem RI—10 la 24 V buc. 11
- idem RC2 la 0,2 A buc. 9

- idem RC2 la 6 A buc. 5
- idem la 20 A buc. 12
- idem la 10 A buc. 5
- idem RT—4 RS 71902—160 V buc. 5
- idem RT—4 RS71902—48 V buc. 12
- idem RTpa—5RS 71806—24 V buc. 24
- idem RTpa—5 RS 71896—220 V buc. 14
- MET 13 la 48 V/10 sec. buc. 3
- Releu RI—3 la 380 V—44 buc. 3
- idem RI—3 la 380 V—53 buc. 1
- idem RI—3 la 48 V — 33 buc. 4
- RI—3 la 48 V—22 buc. 10
- RI—3 la 48 V—31 buc. 4
- RI—3 la 24 V—22 buc. 1
- RI—3 la 24 V—71 buc. 1
- RI—3 la 220 V—44 buc. 16
- RI—3 la 220 V—80 buc. 1
- Rds—2 la 24 V buc. 20
- Rds—2 la 220 V buc. 10
- Rds—2 la 0,015 A buc. 4
- Eds—2 la 1 A buc. 1
- Rds—2 la 110 A buc. 1
- Rds—2 la 0,025 A buc. 1
- Rds—2 la 0,250 A buc. 1
- Releu lampă monobloc buc. 45
- Ruptor RMC 150 A/220 V buc. 19
- idem RMC 80 A/220 V buc. 21
- Bloc TSA 10 A/0,4 buc. 40
- TSA 10 A/0,75 buc. 50
- TSA 10 A/6 A buc. 30
- TSA 63 A/40 A și 63 A buc. 50
- TSA 10 A/1,3 A buc. 15
- TSA 10 A/24 A buc. 15
- idem 10 A/1 A buc. 15
- Comutatoari came
C16—9785—32.01.02.01 buc. 30
- Cutii comandă AG cod 3880 A—
380 V/6 A buc. 9
- idem cu contactori cod 7045—
380 V/16 A buc. 14
- Întrerupător etanș cod 1050 buc. 1
- idem paco etanș cod 1150—
380 V/25 A buc. 7
- idem cod 1125—380 V/63 A buc. 6
- idem cod 1090—380 V/63 A buc. 2
- idem AG pt. claxon cod 1290—
250 V/6 A c.a. buc. 1
- Microîntrerupător cod 5951 buc. 14
- idem cod 5905 buc. 41
- idem cod 5914 buc. 14
- idem cod 5911 buc. 7
- Izolator 40058 buc. 3
- idem 52023 buc. 134
- idem 45071 buc. 56
- Izolatori 45137 buc. 54
- idem 45491 buc. 51
- idem 30017 buc. 20
- idem 30105 buc. 16
- idem 30217 buc. 5
- idem 40107 buc. 10
- idem 20106 buc. 7
- idem 40014 buc. 74
- idem 40015 buc. 10

- idem 40010 buc. 40
- idem 40108 buc. 35
- idem 40113 buc. 20
- idem 30011 buc. 5
- idem 20071 buc. 18
- idem 40050 buc. 10
- idem 40051 buc. 10
- idem 40042 buc. 26
- idem 40043 buc. 26
- idem 40005 buc. 10
- idem 40006 buc. 5
- idem 30001 buc. 12
- idem 30041 buc. 3
- idem 40360 buc. 38
- idem 40682 buc. 10
- idem 40127 buc. 14
- idem 40092 buc. 10
- idem 30162 buc. 20
- idem 30061 buc. 22
- idem 30112 buc. 10
- idem 30627 buc. 10
- idem 30056 buc. 29
- idem 40055 buc. 10
- idem 40056 buc. 10
- idem 40057 buc. 10

**COMBINATUL DE ARTICOLE
TEHNICE DIN CAUCIUC JILAVA
BUCUREȘTI**

Șos. Giurgiului nr. 33, Sector 4
Telefon 85.70.70 int. 265, 279

BARE TRASE AUT 12

- Ø 13 kg. 1000
- Ø 14 kg. 8000
- Ø 20 kg. 6000
- Ø 24 kg. 8000
- Ø 25 kg. 14.500
- Ø 26 kg. 16000
- Ø 28 kg. 7500
- Ø 30 kg. 2000
- Ø 32 kg. 2000
- H 22 kg. 20000
- H 27 kg. 15000
- H 41 kg. 9000

BARE ALAMĂ 58 1/2 T

- Ø 5,5 mm/mm kg. 3000
- Ø 8 mm/mm kg. 6000
- Ø 10 mm/mm kg. 6000

TEAVĂ TRASĂ OLT 35

- Ø 5×1 kg. 3100
- Ø 8×1 kg. 8483

INTREPRINDEREA MECANICĂ

MIRȘA

jud. Sibiu

Telefon : 924—17927 sau 925—50421
int. 184. Telex : 49237

CAPOTAJE TRACTOR

- Capotă super buc. 48
- Capotă posterioară buc. 78
- Capotă lateral stînga buc. 206
- Capotă posterioară buc. 155

- Capotă lateral dreapta buc. 203
- Capac baterie buc. 969
- Capotă sup. post. și lat. buc. 228
- idem superioară buc. 181
- Comutator principal buc. 147
- Mască motorăș buc. 69
- Mască (manșetă) buc. 154
- Miner buș. 320
- Placă superioară buc. 42
- Placă izol. baterie buc. 27
- Radiator apă buc. 46
- Ramă buc. 201
- Racord buc. 142
- Rezervor combustibil buc. 241
- Radiator apă buc. 44
- Relen buc. 67
- idem buc. 40

COOPERATIVA DE CONSUM SEBIȘ

județul Arad, str. Crișului nr. 6, telefon 231

EXECUTA PE BAZA DE COMENZI FERME

● **PIETRE DE MOARĂ DE DIMENSIUNILE :** 36, 38, 40, 42
și 48 țoli, din colergan

Informații suplimentare la telefon 231

EXPLOATAREA TRANSPORT CAMIOANE TAXIMETRE

— Str. Galați nr. 216, sectorul II, tel. 14.71.30 —

INTREPRINDEREA DE TRANSPORT BUCUREȘTI

vinde pentru unități socialiste și populație anvelope noi dimensiune 185×14 pentru autoturismul Volga Gaz M—24.

Doritorii se pot adresa la autobaza de taximetre str. Cobălcescu Nr. 45, sector 6, telefon 15.55.02.

INTREPRINDEREA DE SÎRMĂ ȘI PRODUSE DIN SÎRMĂ

Str. Aleea Industriilor nr. 1

Buzău

telefon : 11913 — 14849

vinde imediat următoarele produse :

— sîrmă pentru sudură în vergele calitatea S 10 în dimensiunile :

∅ 2,5 mm×300 mm = 4780 lei/tona

2,5 mm×350 mm = 4780 lei/tona

3,25 mm×350 mm = 4735 „ „

4,0 mm×450 mm = 4705 „ „

5,0 mm×450 mm = 4690 „ „

- idem buc. 68
- Suport flanșe buc. 55
- Suport radiator buc. 462

ARCURI

- Arc ∅ 6 buc. 5532

INELE SIGURANȚĂ

- Șaibă siguranță buc. 41759
- Inel siguranță buc. 1840
- idem buc. 2751

GARNITURI

- Garnitură buc. 1721
- Tampon buc. 906
- Garnitură buc. 1000
- idem buc. 557
- idem buc. 1018
- Tampon mijlociu buc. 770

PIESE AUTO FINIT

- Cardan buc. 5
- Contact stop hidraulic buc. 980
- Distribuitor hidraulic buc. 109
- Filtru aer buc. 3689
- Fișă bec 12 V buc. 107
- Saboți buc. 422
- Valve frinare buc. 211
- Ventil electropneumatic buc. 34
- Ventil electromagnetice buc. 4
- Ghidaj buc. 4188
- Lapmă semnalizare direcție portocalie buc. 6500

PIESE BRUT TURNATE

- Reazem siguranță buc. 1368
- Lagăr dreapta buc. 1794
- Lagăr stînga buc. 1879

FURTUNE

- Furtun buc. 2
- Furtun alb apă buc. 240
- Tub fără inserție buc. 517

CITITORI!

Redacția continuă să primească comenzi, ce vor fi executate cu plată ramburs, pentru următoarele lucrări :

● **CORESPONDENȚĂ COMERCIALĂ INTERNAȚIONALĂ (ENGLĂZĂ, FRANCEZĂ, GERMANĂ)**

● **CONTRACTUL DE VINZARE INTERNAȚIONALĂ**

● **LEGEA CONTRACTELOR ECONOMICE**, ediția a II-a

● **CALITATEA** — reglementări interne și internaționale

Prețul unui exemplar lei 20

Contractul comercial de vânzare internațională

Contractul comercial de vânzare internațională prezintă următoarele trăsături definitorii :

— constituie un raport juridic perfectat prin acordul de voință a două persoane — vânzător și cumpărător — ceea ce conferă acestui tip de contract caracterul consensual ;

— în baza raportului juridic încheiat (în formă scrisă) vânzătorul se obligă să livreze obiectul contractului — marfa — în cantitatea și calitatea stabilită și să-i transfere cumpărătorului dreptul de proprietate, cu toate prerogativele sale (fapt ce imprimă contractului caracterul său esențial : translativ de proprietate) ;

— vânzătorul se obligă să plătească prețul stabilit, element care îi conferă contractului de vânzare-cumpărare caracterul de contract oneros ;

— este, deci, un contract sinalagmatic, în sensul că dă naștere între părți la prestațiuni reciproce, obligațiunile astfel create servindu-și una alteia drept cauză ;

— părțile fiind din țări diferite, iar marfa fiind susceptibilă să fie transportată peste mai multe frontiere — ceea ce constituie elemente de extraneitate — raportul juridic iese de sub incidența unui anumit sistem de drept național ;

— ca urmare, izvoarele de drept sînt : tratatele, uzanțele uniforme internaționale, sistemul de drept ales de părți și, în principal, clauzele stabilite prin contract, care devin „legea părților“.

Elementele care nu pot lipsi dintr-un contract comercial de vânzare internațională și clauzele pe care în mod frecvent le conțin sînt arătate în schema alăturată¹⁾.

AL. D.

¹⁾ Sintezele, schemele și notele care apar la această rubrică vor fi publicate în lucrarea „Breviar de drept și tehnică comercială internațională“, care va fi difuzată abonaților la revistă, pe anul 1981.

ELEMENTE — CLAUZE PROPRII

OBIECT — MĂRFURI

- fungibile
- nefungibile
- clauze privind determinarea calității
- prin documentații tehnice, caiete de sarcini etc.
- prin mostre
- prin indicarea tipului de marfă
- prin referire la norme
- văzut—plăcut
- tel quel ; tale quale
- prin degustare
- clauze privind garantarea calității
- termene de garanție
- termene de formulare a reclamațiilor
- procedura și probele de dove-dire a reclamațiilor
- termene și căi de soluționare a reclamațiilor

PREȚ — ÎN VALUTĂ

- determinat
- determinabil
- modalități de plată
- credit documentar :
 - acreditiv
 - scrisoare de credit
- încaso consolidat prin :
 - scrisoare de garanție
 - cambie documentară
 - vinulație
- avans + credit garantat
- clauze privind fluctuațiile valu-tare și scumpirea prețurilor
- clauza monovalutară
- clauza multivalutară :
 - cos restrîns de valute
 - D.S.T.
- clauza C.E.E./O.N.U.
- garantarea încasării prețului la vânzările pe credit
- scrisoarea de garanție bancară
- cambia avalizată
- ipoteca
- rezervarea dreptului de proprie-tate

CONDIȚII DE LIVRARE

- prin adoptare de uzanțe
- stabilite de părți
- uzanțe uniforme internaționale
- Incoterms-1953 :
 - Ex Works
 - FOR — FOT
 - FAS
 - FOB
 - C and F
 - CIF
 - Freight or carriage paid to
 - Delivered at frontier ...
 - Ex Ship ...
 - Ex Quay ...
 - Delivered ...
- R.A.F.T.D.-1941 :
 - Ex point of origin
 - FOB
 - FAS — FAS VESSEL
 - FOB VESSEL
 - C and F
 - CIF
 - Ex Dock
- clauze privind livrarea
- termene de livrare
- instrucțiuni de livrare
- avizarea navei
- avizarea expedierilor

CLAUZE COMUNE

RĂSPUNDERI — EXONERARE

- clauze penale
- clauza privind forța majoră
- clauza hardship

ARBITRAJ — DREPT APLICABIL

- clauza compromisorie
- clauza de adoptare a unui sis-tem de drept național

FINALE

- clauza de intrare în vigoare a contractului :
 - după ratificarea semnăturilor
 - după obținerea autorizațiilor
- clauza privind limba adoptată pentru corespondență