

PROBLEME DE ARBITRAJ

transporturi

Plata taxelor de transport în sistemul tarifului unic pentru transporturile auto

1. Debitorul plății în contractul de transport.

Vocația procesuală a cărăușului auto

Obligației de prestare a transportului îi corespunde obligația plății prețului, adică a taxei de transport propriuzise și a tarifelor speciale sau a celor pentru operațiuni auxiliare și'adiacente transporturilor.

În contractul de transport auto debitorul prețului este expeditorul.

În înțelesul Tarifului unic pentru transporturile de mărfuri cu mijloace auto, stabilit în baza Decretului nr. 523/1973, în vigoare de la 1 ianuarie 1979, prin expeditor, este denumită la art. 1(3), persoana fizică sau unitatea care, indiferent de gradul ei de organizare și de rolul pe care îl îndeplinește în procesul de transport (predător al mărfii, destinatar, unitate de expediții etc.), solicită cărăușului fie să-i execute un anumit transport de marfă care se pretează la un transport colectiv, fie să-i pună la dispoziție exclusivă un mijloc auto pentru efectuarea de transporturi. Această unitate sau persoană fizică are — potrivit disp. art. 1(3) alin. 2 din Tariful unic — obligația plății tarifelor corespunzătoare, în relații directe cu cărăușul.

În sistemul acestui tarif, relațiile contractuale privitoare la preț se stabilesc deci numai între cărăuș și expeditor și în consecință, toate datele înscrise în documentele de confirmare a transportului privind desfășurarea acestuia pe faze (încărcare, descărcare, primirea la program și eliberarea mijlocului auto) sînt opozabile expeditorului, chiar dacă unele din aceste faze se consumă în locuri în care expeditorul nu mai poate observa sau influența

direct activitatea mijlocului auto și, în consecință, datele respective sînt confirmate de alte persoane.

Ca urmare, expeditorul suportă fără drept de contestație consecințele din punct de vedere tarifar ale confirmărilor diferitelor faze ale transportului de către persoane care nu aparțin nici de cărăuș și nici de expeditor.

În acest scop, potrivit art. 44(26) din Tariful unic scrisoarea de transport se emite în 4 exemplare din care un exemplar se reține de cărăuș, unul se reține de expeditor, iar celelalte două însoțesc transportul, servind la confirmarea pe parcurs a tuturor fazelor sale.

După executarea transportului, unul din exemplarele care au însoțit transportul se reține de cărăuș, iar celălalt de remite dacă este cazul, expeditorului, ca justificare a calculului tarifului sau eventualelor diferențe față de calculul anticipat al tarifului.

S-a urmărit ca eventualele litigii dintre expeditori și persoanele care participă la desfășurarea transportului (predători, destinatari), cu privire la inexactitatea unor date confirmate de acestea, să nu-l privească pe cărăuș și să nu afecteze suma de plată cuvenită drept taxă de transport.

În acest sens s-a pronunțat în mod constant și practica arbitrală, un exemplu mai recent fiind Dec. P.A.S. nr. 312 din 28 februarie 1981.

2. Tarifare dublă. Condiții de aplicare

Prin art. 8 din Decretul nr. 468/1977 cu privire la organizarea și efectuarea transporturilor cu autovehicule, se prevede pentru întreprinderile și unitățile de transport, precum și pentru unitățile expeditoare, obligația de a asigura circulația autovehiculelor încărcate la capacitatea nominală sau volumetrică.

De la aceste dispoziții normative, art. 9 din decret, exceptează cazurile de forță majoră sau alte situații excepționale, în afara celor prevăzute de lege, cînd întreprinderile și unitățile de transport pot pune la dispoziție unităților expeditoare autovehicule pentru transport de mărfuri care, potrivit cererilor exprese ale acestora, urmează să circule încărcate parțial.

În aceste situații, precum și în situația în care se solicită punerea la dispoziție a autovehiculelor în termene mai mici decât cele legal stabilite prin Normele metodologice de planificare și executare a transporturilor de mărfuri cu mijloace auto, aprobate potrivit H.C.M. nr. 425/1975, transportul se tarifează dublu.

Executarea și decontarea acestor transporturi se face pe bază de scrisori de transport speciale.

Corespunzător acestor dispoziții legale, în Tariful unic în vigoare, de la 1 ianuarie 1979, la art. 21(7) se prevede aplicarea tarifului dublu, atunci când sunt îndeplinite condițiile expuse, adică atunci când din datele înscrise de unitatea expeditoare în documentul de solicitare a mijlocului auto, rezultă că acesta urmează să circule încărcat sub norma minimă prevăzută în anexa 3 la Decretul nr. 468/1977 sau când unitatea expeditoare cere punerea la dispoziție a mijlocului auto, în termene mai mici decât cele legal stabilite.

Potrivit art. 82 din Normele metodologice de planificare și executare a transporturilor de mărfuri cu mijloace auto, scrisorile de transport se depun unității de transport, cu toate datele cerute de formularul tip, semnătura și ștampila solicitantului, până la orele 13 a zilei lucrătoare, precedente celei pentru care se solicită punerea mijlocului auto la dispoziție.

Potrivit art. 45 din Decretul nr. 468/1977, unitățile expeditoare suportă dublul tarifului de transport și în următoarele cazuri stabilite corespunzător și în TR 2/832/1979, la art. 21 (8):

— când se expediază materii prime, materiale și produse prevăzute în anexa nr. 6 a sus-menționatului decret, fără a avea la bază programe prealabile de optimizare a transportului;

— când nu se respectă relațiile de transport optimizate și se depășesc distanța de transport sau zonele de desfășurare-aprovizionare rezultate din programele de optimizare a transporturilor.

De precizat este și faptul că tarificarea se face prin dublarea totalului sumelor calculate pe documentul respectiv de transport, inclusiv cele stabilite ca tarife speciale sau pentru operațiuni auxiliare și adiacente transporturilor.

Având a se pronunța în litigiile ivite între diferiți beneficiari din sistemul UNCAP și transportatorul auto I.T. Auto Cluj care a efectuat o tarificare dublă la prestații executate în beneficiul acestora. Arbitrajul de stat interjudețean Cluj a pronunțat hotărârile nr. 1250 și 1251/1980 prin care a obligat I.T. Auto Cluj să restituie către C.A.P. Cara și C.A.P. Cojocna sume încasate nejustificat prin tarificare dublă, aplicată, fără temei.

În spețele respective, dispozițiile legale privitoare la tarif dublu nu-și găseau aplicabilitate deoarece din actele de solicitare a autovehiculelor nu rezultă cererea expresă a expeditorilor ca acestea să circule sub capacitatea nominală sau volumetrică și nici faptul că cererile au fost depuse în termene mai mici decât cele legal stabilite.

De asemenea, transporturile nu au fost însoțite de scrisori de transport speciale pentru ca toate condițiile cerute de lege să fie îndeplinite.

Această formalitate este absolut necesar să fie îndeplinită pentru ca expeditorii, care sînt și cei ce asigură plata prestației, să cunoască de la început că se aplică tarificare dublă și în consecință să aibă posibilitatea să accepte sau să refuze executarea transporturilor în aceste condiții.

Prin deciziile nr. 2009 din 30 august 1980 și nr. 2149 din 25 septembrie 1970, primul arbitru de stat a respins cererile de rearbitrare formulate de I.T. Auto Cluj împotriva hotărârilor pronunțate de Arbitrajul de stat interjudețean Cluj, reținînd că tarificarea dublă nu și-a avut justificare și organul arbitral a făcut o corectă aplicare a tarifului la situația de fapt.

M. BARTOK

Arbitrajul de Stat Central

Precizări privind tariful de transport

Tariful de transport reprezintă prețul aferent prestației îndeplinite de către căraș prin deplasarea mărfurilor la destinația indicată de către expeditor. În cazul transporturilor de cale ferată, aplicarea tarifului se face în funcție de felul expediției (coletărie sau vagoane), felul mărfii (clasa la care este încadrată marfa transportată), greutatea expediției și distanța pe care se execută transportul.

În ceea ce privește greutatea, ca element determinant al tarifului, se ia în considerare, potrivit tarifului local de mărfuri, partea I, cap. II, par. 1 (3):

— greutatea stabilită de calea ferată, în cazul în care cîntărirea s-a efectuat de calea ferată;

— greutatea indicată de predător în scrisoarea de trăsură, dacă stabilirea greutății s-a făcut numai cu mijloacele proprii ale predătorului;

— greutatea minimă de aplicare a tarifului.

Rezultă deci, importanța pe care o prezintă corecta determinare a greutății cu prilejul expediției pentru justa percepere a taxelor de transport.

Pentru ceea ce s-a încasat de către calea ferată peste tariful aferent greutății transportate, unitatea expeditoare sau — după caz — destinatară poate formula pretenții de restituire, utilizînd instituția reclamației administrative și a acțiunii arbitrale.

Din acest punct de vedere, este de subliniat că dreptul de a reclama și de a acționa aparține unității care a achitat tariful de transport. Reclamațiile, ca și acțiunile, trebuie introduse, după caz, de către expeditor sau destinatar față de regionala de căi ferate pe raza căreia se află stația de expediție sau cea de destinație, în cadrul termenului de 6 luni prevăzut de art. 4, lit. e din Decretul nr. 167/1958.

În acest scop, unitatea furnizoare expeditoare și cea beneficiară destinatară sînt îndatorate să transmită din timp unității în drept a acțiunii calea ferată, toate documentele necesare acționării căii ferate. Nerespectarea acestei îndatoriri poate conduce la rezultate păgubitoare

care se suportă, în ultimă instanță, de către partea în culpă. Este cazul unității beneficiare care, deși a constatat la destinație, în condiții opozabile căii ferate, că s-a transportat o cantitate de mărfuri inferioară celeia pentru care s-a încasat tariful de transport de stația de expediție, a transmis documentele respective după împlinirea termenului de prescripție, punând astfel unitatea furnizoare în imposibilitatea de a recupera de la căraș ceea ce a încasat necuvenit drept tarif de transport.

În cazul tarifului de transport transmis — adică, a celui care se percepe de la unitatea beneficiară de către stația de destinație — achitarea unui tarif în plus ca urmare a indicațiilor greșite din scrisoarea de trăsură care nu se pot corecta la destinație într-un mod opozabil căii ferate, răspunderea revine, în final, unității furnizoare în culpă. Recuperarea acestor sume are loc în cadrul unor acțiuni în daune care sînt supuse termenului general de prescripție de 18 luni aplicabil în raporturile patrimoniale dintre unitățile socialiste, conform art. 3 din Decretul nr. 167/1958.

I. ICZKOVITS

Arbitrajul de Stat Central

Termenul de executare a transporturilor auto în regim rapid

În literatura juridică s-a relevat faptul că actul normativ care reglementează, în general, răspunderea cărașului în transportul de mărfuri — Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 — nu cuprinde nici un fel de dispoziții cu privire la termenul de executare a transporturilor și răspunderea pentru depășirea acestui termen.

S-a considerat, în tăcerea Regulamentului din 1959, că transportatorului feroviar i se aplică prevederile Regulamentului de transport C.F.R. din 1929, respectiv termene de executare a transporturilor pe calea ferată stabilite de acest regulament.

Pentru cărașul auto din transporturile în trafic intern nu există însă un text normativ similar, care să reglementeze, în general, obligația acestuia de executare a transporturilor într-un anumit termen, cu excepția transporturilor de mărfuri perisabile și vietăți, pentru care, prin Instrucțiunile aprobate cu Ordinul M.T.Tc. nr. 465 din 1961, s-au stabilit termene maxime de executare a transportului și răspunderea transportatorului în raport de pagubele cauzate prin depășirea duratei de transport.

Considerăm că și art. 21 pct. 5 din Tariful unic pentru transporturile de mărfuri cu mijloace auto — stabilit în baza Decretului nr. 523/1973 — prevede un termen maximal de executare a transportului auto, în situația în care cărașul asigură executarea anumitor transporturi „în regim rapid”, prin parcurgerea în medie, la cursa respectivă, a mai mult de 300 km în fiecare 24 ore (între momentul plecării mijlocului auto de la încărcare și cel al ajungerii la locul de descărcare).

Unele mărfuri sînt considerate de tarif, din oficiu, ca justificînd un asemenea regim rapid de transport, ca de

exemplu, vietățile (cu excepția albinelor) și peștele proaspăt (cînd nu este transportat cu autofrigorifere).

Transportul acestora în regim rapid este obligatoriu, aplicîndu-se majorările tarifare corespunzătoare, cu excepția cazului în care expeditorul menționează pe documentul de transport, înainte de începerea cursei, că nu este de acord cu aplicarea regimului rapid. Pentru restul mărfurilor, executarea transportului în regim rapid este condiționată de sollicitarea expeditorului în acest sens, făcută în mod expres înainte de transport.

Ca atare, în funcție de parcursul minim obligatoriu de 300 km în fiecare 24 de ore și de distanța tarifară de parcurs (stabilită conform art. 3 pct. 13—20 din Tarif), se poate determina, anticipat, durata maximă de executare a transportului.

Așa cum rezultă din prevederile tarifare precizate, termenele astfel stabilite fiind maxime, cărașul este în drept să execute transportul și înainte de expirarea lor, cu condiția să nu aducă deprecierea mărfii, dar, în același timp, este răspunzător pentru daunele cauzate prin depășirea termenelor respective (ca de exemplu, alterarea mărfii, neajungerea ei la cursa de avion sau maritimă programată pentru export etc.).

Temeiul legal al acestei răspunderi este art. 41 lit. b. fraza finală, din Legea contractelor economice, potrivit căreia „organizațiile de transport au obligația de a asigura transportul produselor în bune condiții și răspund, în caz de daune, pentru prejudiciul cauzat”.

Răspunderea cărașului auto este angajată în baza culpei contractuale rezultată din nerespectarea clauzei perfectate prin includerea în contractul de transport a „regimului rapid” și are drept consecință, obligația reparării pagubelor produse din această cauză în patrimoniul beneficiarului de transport.

Culpa sa, în situația cînd apar asemenea pagube, este prezumată prin însăși faptul depășirii duratei transportului, dar, desigur, răspunderea va înceta, revenindu-i obligația în caz de litigiu să dovedească că transportul a fost efectuat în termenul legal, iar în sarcina lui nu se poate reține vreoa culpă în legătură cu producerea prejudiciului (în acest sens, Decizia P.A.S. nr. 2018 din 14 iulie 1977, publicată în Revista română de drept nr. 10/1977, pag. 69).

Teodor CREȚ

Arbitrajul interjudețean Oradea

Cîntărirea mărfurilor de către calea ferată

Obligația căii ferate de a cîntări mărfurile primite spre transport este enunțată de art. 26 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Ea privește mărfurile a căror cîntărire este obligatorie potrivit art. 28 din regulament sau altor dispoziții legale în vigoare și se îndeplinește prin stabilirea greutății încărcăturii (bruto și bruto minus tara). Pentru expedițiile de mărfuri care nu se încadrează în prevederile exprese și limitative ale art. 28 citat, efectuarea cîntăririi la sollicitarea clientelei este facultativă pentru calea ferată.

În mod corespunzător, Tariful local de mărfuri, partea III B, prevede la Cod 14 că pentru expedițiile de mărfuri la care cîntărirea este obligatorie nu se percepe tariful de cîntărire. Pentru celelalte expediții însă, pentru cîntărirea efectuată la cerere, în afară de tariful prevăzut pentru această operațiune, calea ferată percepe și tariful de manevră în raport de timpul de utilizare a locomotivei în cazul expedițiilor de vagoane.

Cererea de a se verifica tara vagonului se îndeplinește în schimbul unui tarif de 25 lei per vagon. Dacă însă la verificarea tarii se constată o diferență în plus sau în minus mai mare de 2% față de greutatea înscrisă pe vagon, tariful amintit nu se mai percepe, verificarea tarii fiind consecința omisiunii căii ferate de a corecta tara înscrisă pe vagon.

Consecința firească a obligației căii ferate de a efectua cîntărirea mărfurilor expres prevăzute de art. 28 din regulament este sancționarea neîndeplinirii acestei obligații. Potrivit art. 75, calea ferată datorează în acest caz o amendă de 200 lei pentru fiecare necîntărire. Desigur că, amenda se aplică numai în cazul cînd omisiunea de a efectua cîntărirea este culpabilă. Nu poate fi reținută vinovăția căii ferate atunci cînd dovedește că efectuarea cîntării nu a fost posibilă datorită unor motive tehnice obiective.

Dar nici în această din urmă situație, omisiunea de a efectua cîntărirea nu rămîne fără consecințe juridice. Potrivit art. 39 din regulament, „în cazul în care cîntărirea este obligatorie pentru cărăuș, acesta răspunde de cantitatea înscrisă în documentul de transport, indiferent de faptul dacă a efectuat sau nu cîntărirea”. Consecințele textului citat pot fi din cele mai grave pentru calea ferată, deoarece răspunzînd patrimonial în legătură cu diferențele cantitative constatate în minus la destinație în raport cu greutatea înscrisă de expeditor în scrisoarea de trăsură. Pentru a atenua aceste consecințe, același art. 39 prevede posibilitatea căii ferate de a face dovada că, în realitate, a primit mai puțin de la expeditor sau că mărfurile sosite la destinație corespund cu greutatea neto sau cu specificațiile din actele de livrare sau documentele de transport.

Sub acest aspect, este de relevat că prin cîntărirea mărfurilor se realizează numai una dintre metodele de determinare cantitativă. Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 a consacrat obligativitatea de a se efectua, la expediere, dubla determinare cantitativă a mărfurilor. În acest fel, se oferă mai multe posibilități de stabilire a cantității real expediate, cel de-al doilea element de determinare cantitativă oferind căii ferate posibilitatea de a dovedi, chiar și în lipsa cîntării, că a predat la destinație chiar cantitatea de mărfuri preluată de la expeditor. Astfel, de pildă, dacă la destinație a sosit numărul de blocuri din oțel înscrise în documentele de livrare, se poate trage concluzia că nu s-a produs vreo lipsă de care să răspundă calea ferată întrucît, în timpul transportului, nu era posibilă diminuarea greutății blocurilor de oțel.

Desigur că sînt multiple mijloacele cu care poate dovedi calea ferată că a predat la destinație cantitatea de mărfuri pe care a preluat-o de la expeditor. Ceea ce interesează fiind realitatea obiectivă, considerăm că nu numai calea ferată, dar și restul unităților participante la

derularea transportului sînt îndatorate să pună la dispoziție toate elementele și datele de care dispun în scopul stabilirii situației de fapt reale.

H. MATEI

Decontări

Răspunderea beneficiarului de import pentru plata cu intîrziere a produselor importate

În baza contractului economic pe bază de comision, încheiat între părți, ISCE „Uzinimportexport” a importat pentru beneficiarul C.O.S. Tîrgoviște un laminor de profile mici.

Întrucît achitarea facturilor emise de importatoare s-a făcut cu intîrziere față de termenul legal, ISCE a solicitat prin acțiune obligarea beneficiarului de import la plata de penalități calculate la valoarea comisionului și dobinzii de 6% pe an, conform Decretului nr. 311/1954, calculate la valoarea produselor.

Soluționînd litigiul, Arbitrajul a admis acțiunea, înlăturînd apărările formulate de pîrit atît cu privire la lipsa disponibilităților financiare, cît și cu privire la inaplicabilitatea Decretului nr. 311/1954.

Împotriva acestei hotărîri, pîritul a formulat cerere de rearbitrare.

În exercitarea dreptului de control prin Decizia P.A.S. nr. 786 din 13 aprilie 1981 s-a reținut că organul arbitral a respins în mod justificat apărarea referitoare la lipsa fondurilor, dar că organul arbitral a făcut în mod greșit în cauză aplicarea Decretului nr. 311/1954.

Într-adevăr, potrivit art. 155 din Legea finanțelor întreprinderile de comerț exterior facturează beneficiarului mărfurile sosite din import, pe baza declarațiilor vamale de import, a documentelor de transport pe parcurs extern și în condițiile stabilite prin contractele interne.

Beneficiarii de mărfuri de 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.

Art. 158 din aceeași lege prevede cazurile în care beneficiarul are dreptul de a refuza plata integral sau parțial.

Lipsa fondurilor nu constituie o împrejurare care să justifice refuzul de plată sau intîrzierea plății, Legea fi-

nanțelor în art. 102 reglementînd modul de rezolvare a unor asemenea situații.

În ce privește problema dacă în raporturile dintre întreprinderile de comerț exterior importatoare și beneficiarii de import sînt incidente dispozițiile Decretului nr. 311/1954, urmează a se avea în vedere că :

Potrivit Legii nr. 71/1969, răspunderea patrimonială pentru nerespectarea obligațiilor din contractul economic constă în plata penalităților și despăgubirilor (art. 44).

Reglementînd răspunderea contractuală a părților pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor prevăzute în contractul economic de comerț exterior pe bază de comision, art. 80 din Legea nr. 71/1969, stabilește că întîrzierea plății comisionului se penalizează potrivit reglementărilor legale de neplata prețului.

Pentru întîrzierea decontării valorii mărfii de către beneficiarul de import nu se prevede nici o penalitate.

Această marfă se achită de către întreprinderea de comerț exterior furnizorului extern în valută, din mijloacele circulante prevăzute la art. 51 din Legea finanțelor, B.R.C.E. acordînd întreprinderilor de comerț exterior credite rambursabile pe măsura încasării contravalorii mărfii de la beneficiarii de import.

Potrivit art. 56 din Legea finanțelor, întreprinderile de comerț exterior au obligația de a plăti dobînzii la aceste credite.

Aceste dobînzii sînt reglementate de Decretul Consiliului de Stat nr. 234 din 23 dec. 1974, privind dobînzile, comisioanele, taxele și tarifele bancare în relațiile cu unitățile socialiste, alte persoane juridice și persoane fizice.

La rîndul lor, întreprinderile de comerț exterior facturează produsele importate beneficiarilor de import care în conformitate cu art. 155 din Legea finanțelor, au obligația de a le achita în termen de cel mult 20 zile de la primirea facturilor, în cazul în care sînt admise la recepție.

Între data achitării facturii externe de către ISCE și data la care beneficiarul de import are obligația de a efectua plata, există deci un interval pentru care nu se poate antrena răspunderea beneficiarului de import.

Dobînzile achitate de ISCE băncii după expirarea termenului de plată a facturii interne, prevăzut de art. 155 din Legea finanțelor, sînt însă imputabile beneficiarului de import, întîrzierea restituirii creditului, de către ISCE datorîndu-se culpei sale.

Ca atare, beneficiarul de import are obligația de a dezdăuna întreprinderea de comerț exterior cu suma corespunzătoare acestor dobînzii. Nu este justificat ca ISCE să încaseze dobînda de 6% prevăzută de Decretul nr. 311/1954, care poate reprezenta o sumă mai mare sau mai mică decît aceea pe care această unitate a achitat-o băncii, în temeiul altui decret.

Dealtfel, potrivit art. 1 din Decretul nr. 311/1954, dobînda legală de 6% se plătește în cazul în care potrivit dispozițiilor legale sau prevederilor contractuale o obligație este producătoare de dobînzii, fără a se fi stabilit cuantumul acestora.

Obligația ISCE de a achita factura furnizorului extern în valută și a credita pe beneficiarul intern cu prețul stabilit la intern nu constituie o obligație producătoare

de dobînzii, ci o obligație legală a ISCE, motiv pentru care nici ISCE-urile nu pretind a li se rambursa dobînzile achitate băncii pe intervalul de la achitarea facturii externe și pînă la scadența plății facturii interne.

Pe de altă parte, obligația beneficiarului de import de a achita factura internă, nefiind sancționată de lege cu penalități nu poate fi sancționată nici cu daune-interese moratorii atîta timp cît întînderea daunelor creditorului poate fi stabilită.

Ca atare, ISCE nu poate pretinde decît recuperarea dobînzilor plătite de ea organului bancar pe perioada întîrziată.

EL. CIREAȘĂ

Construcții

Obligațiile beneficiarilor din contractele de închirieri de utilaje

Normele generale de închiriere a utilajelor de construcții (aprobate de Ministerul Construcțiilor Industriale cu nr. 108 din 4.XII.1976 și de Institutul central de cercetare, proiectare și directivare în construcții cu nr. 89 din 4.XII.1976) prevăd unele obligații în sarcina unităților socialiste beneficiare ale utilajelor închiriate.

Aceste obligații se plasează în toate fazele încheierii și executării contractului de închiriere.

Astfel, în vederea încheierii contractului, unitatea beneficiară are îndatorirea de a emite o comandă care trebuie să conțină următoarele elemente necesare pentru completarea configurării a conținutului contractului de închiriere și pentru pregătirea executării prestației :

— șantierul pe care vor fi folosite utilajele, inclusiv stațiile C.F.R. de deservire a șantierelor ;

— echipamentele cu care vor fi închiriate ;

— modul de transport al utilajelor închiriate la destinația indicată de către unitatea beneficiară (pe cale ferată, cu mijloace auto sau pe apă) ;

— perioada de închiriere a utilajelor, numărul de schimburi, numărul de ore pe schimb ;

— modul de închiriere a utilajelor (cu tarif normă pe unitate de produs sau cu tarif pe unitate timp — oră sau zi).

Executarea contractului de închiriere implică deplasarea utilajelor de la locul unde se află la punctul indicat de către unitatea beneficiară. Costul transportului efectuat în acest sens se suportă de către unitatea beneficiară care are — cu ocazia restituirii utilajelor — obligația de a suporta nu numai costul cheltuielilor de transport, dar și aceea de a organiza expedierea utilajelor care se restituie.

Obligația de restituire a utilajelor la încetarea raportului de închiriere se poate îndeplini — la cererea unității care le-a închiriat — și prin expedierea lor la noua unitate beneficiară. În acest caz însă toate cheltuielile implicate de expedierea utilajelor se suportă de către noua

unitate beneficiară în baza decontului care i se transmite de către unitatea inițial beneficiară.

Descărcarea utilajelor este întotdeauna în sarcina beneficiarilor utilajelor. Dacă unitățile beneficiare nu dispun de personal calificat pentru astfel de operațiuni, acest personal se asigură, contra cost, de către unitatea care închiriază, unității beneficiare revenindu-i — în acest caz — numai obligația de a pune la dispoziție personalul necalificat.

Operațiunile de montare și demontare a utilajelor sînt distincte de cele de expediere și de descărcare sau încărcare.

Montarea și demontarea utilajelor prezintă un grad apreciabil de complexitate tehnică, ceea ce face ca aceste operațiuni să se execute de către personalul specializat al celui care închiriază.

În conformitate cu art. 18 din normele menționate, prin contract se stabilesc mijloacele pe care unitățile beneficiare trebuie să le pună la dispoziție pentru executarea la termen a montării și demontării utilajelor de construcții, precum și termenele la care unitatea care închiriază trebuie să-i predă unității beneficiare planurile pentru fundiții, căi de rulare etc.

Orice întârziere în punerea la dispoziție a mijloacelor care sînt în sarcina unității beneficiare determină prelungirea termenului de montare sau demontare cu consecința suportării chiriei pe această perioadă de către unitatea menționată.

Cheltuielile ocazionate de montarea utilajelor în vederea punerii lor în funcțiune și cele de demontare a lor în scopul restituirii sînt în sarcina unității beneficiare. Pentru timpul normat al executării operațiunilor de montare și de demontare unitatea beneficiară datorează chiria orară a utilajelor.

În timpul executării contractului, unitatea beneficiară este obligată să folosească utilajul închiriat numai în limitele caracteristicilor sale tehnice și numai pentru lucrări corespunzătoare, asigurînd condițiile de exploatare prescrise prin normative sau stabilite prin contract.

Pe lângă îndatorirea unității care închiriază de a asigura funcționarea corespunzătoare a utilajelor închiriate, unitatea beneficiară are obligația de a completa lipsurile și de a repara toate defecțiunile ivite din culpa sa. De asemenea, ea are obligația să achite chiria aferentă timpului de imobilizare a utilajelor datorită lipsurilor și defecțiunilor menționate.

O asemenea obligație este prevăzută de art. 22 din normele citate și în legătură cu lipsurile și defecțiunile existente în momentul restituirii utilajelor închiriate:

„Predarea către client a utilajelor care se închiriază fără mecanic se face pe baza unui proces-verbal încheiat între furnizor și delegatul clientului, sau între delegații fostului și noului client, la locul de predare, potrivit avizului scris dat de furnizor.

Din momentul semnării procesului verbal, obligațiunile în legătură cu transportul, folosirea, întreținerea și alimențarea utilajelor, trec în sarcina clientului care va plăti chiria utilajelor pînă la data restituirii lor cu uzură normală și fără lipsuri, pe bază de proces-verbal”.

Ultima frază din textul citat necesită, după părerea noastră, unele circumstanțieri,

În ipoteza avută în vedere, obligația de a plăti chiria pe un interval ulterior restituirii utilajelor are scopul de a stimula unitatea beneficiară pentru înlăturarea defecțiunilor și lipsurilor produse din culpa sa.

Socotim însă că în cazul unui utilaj restituit și în legătură cu care unitatea beneficiară s-a obligat, față de unitatea care închiriază, să-i achite costul înlăturării defecțiunilor și lipsurilor, prevederile citate privind obligația plății chiriei în continuare nu se pot aplica decît cu prudență.

Într-adevăr, în mod frecvent, unitățile beneficiare nu dispun de mijloacele tehnice necesare pentru înlăturarea defecțiunilor și completarea lipsurilor produse din culpa lor în timpul închirierii.

Într-o astfel de situație, dacă utilajele restituite au fost primite de cel care le-a închiriat, iar angajamentul unității beneficiare privind suportarea costului înlăturării defecțiunilor și lipsurilor a fost, de asemenea, primit, socotim că nu s-ar justifica perceperea chiriei în continuare.

Într-adevăr, dacă ar fi îndreptățit să încaseze chiria la nesfîrșit, unitatea care închiriază ar putea să prefere această soluție față de înlăturarea defectelor și lipsurilor pe contul unității beneficiare. În condițiile în care cel care închiriază nu a respins oferta unității beneficiare privind suportarea cheltuielilor menționate, perceperea chiriei în continuare ar constitui un abuz de drept și nici nu ar reprezenta o soluție justificată din punct de vedere economic.

Din acest punct de vedere, interesul constă în repararea grabnică a utilajelor pentru ca ele să fie folosite neîntîrziat potrivit destinației lor.

Acceptînd angajamentul unității beneficiare de a suporta costul înlăturării defecțiunilor și lipsurilor, cel care închiriază și-a asumat, implicit, obligația de a aduce utilajele în stare de funcționare. Ca atare, el nu poate percepe chiria în continuare, în loc să se preocupe de înlăturarea defecțiunilor și lipsurilor.

Trebuie admis, desigur, că încasarea chiriei este justificată pe intervalul obiectiv necesar pentru readucerea utilajelor în stare de funcționare, dar nu este admisibil, după părerea noastră, ca cel ce închiriază utilajele să obțină chiria pe un interval, practic, nelimitat.

I. IONESCU

jurisdicții

Cesiune de creanță primită după expirarea termenului de prescripție

Acțiunile contra căii ferate, derivînd din contractul de transport, aparțin — potrivit dispozițiilor art. 85 pct. 3 din Regulamentul CFR/1929, expeditorului, atîta timp cît el are dreptul să modifice contractul de transport și destinatarului, din momentul în care fie că a primit scrisoarea de trăsură, fie că și-a valorificat drepturile care îi aparțin.

Pentru a exercita aceste acțiuni, expeditorul trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsură. În lipsa duplicatului el nu poate acționa calea ferată decât dacă destinatarul l-a autorizat pentru aceasta sau dacă face dovada că destinatarul a refuzat marfa.

Dreptul la acțiune izvorînd din contractul de transport se prescrie în termenul de 6 luni prevăzut la art. 4 lit. c din Decretul nr. 167/1958 privitor la prescripția extincțivă.

Pe timpul cît durează rezolvarea reclamației administrative introdusă de client, potrivit art. 87 pct. 3 din Regulamentul CFR/1929 la organele căilor ferate, cursul prescripției se suspendă.

În acest sens, la art. 13 lit. c din Decretul nr. 167/1958 se prevede suspendarea cursului prescripției pînă la rezolvarea reclamației administrative, făcută de cel îndreptățit, cu privire la despăgubiri sau restituiri, în temeiul unui contract de transport, însă cel mai târziu pînă la expirarea unui termen de 3 luni socotit de la înregistrarea reclamației.

Se ivesc în practică deseori situații în care, după preluarea mărfii de la căraș, atunci cînd nu sînt indicii evidente că lipsurile cantitative sau calitative nu s-au produs pe timpul transportului și nu se datorează cărașului, destinatarul să refuze plata prețului mărfii respective și nemaiavînd interes, să cesioneze furnizorului dreptul său de a-l acționa pe căraș pentru executarea necorespunzătoare a contractului de transport.

Primind cesiunea din partea destinatarului, furnizorul dobîndește calitatea procesuală de a se îndrepta împotriva cărașului de destinație, dat fiind faptul că transportul fiind preluat de destinatar, acesta a aderat la contractul de transport și răspunderea pentru culpa proprie în executarea contractului de transport revine stației de destinație.

Pentru ca furnizorul să-l poată acționa deci pe căraș în termenul legal de prescripție, de 6 luni, trebuie să primească cesiunea din partea destinatarului, înăuntrul acestui termen.

O reclamație administrativă formulată de furnizor în cursul acestui termen, dar fără să fi cerut sau respectiv primit, cesiunea din partea destinatarului este privită ca făcută de o persoană fără calitate și în consecință lipsită de orice efect juridic.

Dacă însă, după ce a introdus o reclamație administrativă la cărașul de destinație, furnizorul primește și cesiunea din partea destinatarului, cărașului îi revine obligația legală să procedeze la tratarea acestei reclamații, cursul prescripției pe toată această durată fiind suspendat, potrivit art. 13 lit. c din Decretul nr. 167/1958.

Firește că dacă furnizorul nu primește cesiunea din partea destinatarului decît după expirarea termenului de prescripție, cursul prescripției nu se suspendă pentru că reclamația administrativă făcută în aceste condiții nu-și produce nici un efect.

În acest sens s-a pronunțat în mod constant și practica arbitrală, un exemplu fiind și litigiul ce a format obiectul dosarului nr. 251/1980, în care Arbitrajul de stat interjudețean Iași a pronunțat Hotărîrea nr. 967 din 6 mai 1980, menținută de P.A.S. prin Decizia nr. 2112 din 24 septembrie 1980.

Exercitarea dreptului de control asupra hotărîrilor pronunțate de organele Arbitrajului de Stat

Legea nr. 5/1954 pentru organizarea și funcționarea Arbitrajului de Stat Central stabilește la art. 30 competențele în exercitarea dreptului de control asupra hotărîrilor pronunțate de organele Arbitrajului de Stat Central. Pentru hotărîrile pronunțate de Arbitrajul de Stat Central, în litigii patrimoniale a căror valoare depășește suma de 200 000 lei, dreptul de control se exercită de către Consiliul de Miniștri.

Primul arbitru de stat exercită dreptul de control pentru:

— toate hotărîrile pronunțate de Arbitrajul de Stat Central;

— hotărîrile pronunțate de Arbitrajul de stat al municipiului București și arbitrajele de stat interjudețene în litigiile în care cel puțin una din părți este o instituție centrală de stat, o întreprindere sau organizație economică de stat de interes republican, o unitate centrală de cooperative sau o organizație obștească centrală;

— hotărîrile pronunțate de arbitrajele de stat interjudețene sau Arbitrajul de stat al municipiului București, în litigiile între instituțiile locale de stat, întreprinderi sau organizații economice de stat de interes local, cooperative și uniuni de cooperative și alte organizații obștești locale, dacă nu toate părțile își au sediul pe teritoriul județelor ce intră în competența teritorială a aceluiași arbitraj interjudețean sau pe teritoriul Arbitrajului de stat al municipiului București;

— hotărîrile pronunțate de arbitrajele de stat interjudețene sau de Arbitrajul de stat al municipiului București în litigiile în care părțile sînt instituții locale de stat, întreprinderi sau organizații economice de stat de interes local, cooperative sau uniuni de cooperative și alte organizații obștești locale, dacă au toate sediul pe teritoriul județelor ce intră în competența teritorială a aceluiași Arbitraj de stat interjudețean sau pe teritoriul municipiului București.

Arbtrii de stat șefi exercită dreptul de control asupra hotărîrilor pronunțate de arbitrajele de stat interjudețene sau Arbitrajul de stat al municipiului București în litigiile patrimoniale de o valoare mai mică de 5 000 lei.

Potrivit disp. art. 31 din lege, în exercitarea dreptului de control, Consiliul de Miniștri are dreptul, atunci cînd stabilește că hotărîrea este nelegală sau netemeinică, să o

desființeze, în total sau în parte și să trimită litigiul spre o nouă arbitrară, ori să o modifice sau să o anuleze.

Primul arbitru de stat și arbitrii de stat șefi ai arbitrajelor de stat interjudețene sau al Arbitrajului de stat al municipiului București au dreptul, atunci când se stabilește că hotărârea este ilegală sau netemeinică, să desființeze, în total sau în parte hotărârea controlată și să trimită litigiul spre o nouă arbitrară sau să-l rețină pentru a-l soluționa.

La art. 32 din aceeași lege se prevede că dreptul de control se poate exercita și din oficiu:

— de primul arbitru de stat sau arbitrii de stat șefi, în termenul de cel mult trei luni de la pronunțarea hotărârii arbitrale;

— de Consiliul de Miniștri în termen de cel mult trei luni de la respingerea de către primul arbitru de stat a cererilor de rearbitrară ce i s-au adresat.

Dacă executarea în natură a sarcinii de plan mai este cu putință, legea prevede posibilitatea exercitării dreptului de control și după expirarea termenelor de mai sus.

În ceea ce privește sesizarea Consiliului de Miniștri, aceasta poate fi făcută numai de conducerea organelor centrale sau de Comitetul executiv al Consiliului popular județean sau al municipiului București.

În acest scop, părțile în litigiu care solicită exercitarea dreptului de control asupra unei hotărâri arbitrale supuse controlului Consiliului de Miniștri, trebuie să se adreseze, după caz, organelor centrale sau comitetelor executive ale consiliilor populare de care depind.

Consiliul de Miniștri nu primește cereri de rearbitrară a litigiilor sau de modificare sau anulare a hotărârilor arbitrale, dacă cei interesați nu dovedesc că o cerere de rearbitrară adresată primului arbitru de stat a fost respinsă.

Sesizarea primului arbitru de stat ori a arbitrajului de stat șef de către părțile în litigiu, organele lor tutelare sau cele de conducere centrală se poate face numai în termen de 30 zile de la pronunțarea hotărârii arbitrale.

Sesizarea Consiliului de Miniștri de către conducătorul organului central și de către comitetele executive ale consiliilor populare de care depind părțile în litigiu trebuie să se facă numai în termen de 30 zile de la comunicarea respingerii de către primul arbitru de stat a cererii de rearbitrară ce i s-a adresat.

Se ivesc situații în practică în care după pronunțarea unei hotărâri arbitrale și după exercitarea dreptului de control, fie de către primul arbitru de stat, fie de către arbitrii de stat șefi, după caz, partea nemulțumită să formuleze o a doua cerere de rearbitrară împotriva hotărârii arbitrale cît și a deciziei primului arbitru de stat. Astfel, prin hot. nr. 6378 din 26 noiembrie 1980, pronunțată de Arbitrajul de stat al municipiului București în dos. nr. 5364/1980 s-a admis o acțiune introdusă de Institutul național de motoare termice București, împotriva M.T.Tc.

În exercitarea dreptului de control, arbitrul de stat șef al Arbitrajului de stat al municipiului București a res-

pins cererea de rearbitrară formulată de pîrîtul M.T.Tc. prin Decizia nr. 22 din 26 ianuarie 1981.

Pîrîtul M.T.Tc. a formulat o nouă cerere de rearbitrară împotriva hotărârii și a deciziei sus-menționate, cerere adresată primului arbitru de stat. Întrucît împotriva hotărârii în discuție, singura cale de atac prevăzută de Legea nr. 5/1954 și Regulile procedurii arbitrale a fost exercităta de peticionar prin cererea de rearbitrară soluționată de arbitrul de stat șef al Arbitrajului de stat al municipiului București, prin decizia pronunțată, iar împotriva acestei decizii neexistînd nici o cale de atac, cererea peticionarului-pîrît a fost clasată.

M. BARTOK

Puncte de vedere

Pe marginea articolului „Contract economic nesemnat de furnizor — consecințe”

Considerăm că în legătură cu articolul „Contract economic nesemnat de furnizor — consecințe”¹ și nota redacției care-i urmează sînt utile unele precizări, atît cu privire la situația de fapt, cît și cu privire la consecințele care rezultă din anumite acte juridice.

Potrivit art. 25 din Legea nr. 71/1969, emiterea proiectului de contract este în sarcina unității furnizoare. Proiectul de contract se întocmește în baza comenzii unității beneficiare sau — în lipsa acesteia — în temeiul repartiției care obligă părțile să stabilească raporturi contractuale.

În speța relatată de autorul articolului citat dispozițiile legale citate nu au fost respectate de către părți, întrucît proiectul de contract a fost emis de către unitatea beneficiară I.J.R.V.M.R. Dimbovița și trimis spre semnare unității furnizoare I.J.G.C.L. Dimbovița.

Împrejurarea de mai sus nu împiedică perfectarea raportului contractual în măsura în care unitatea furnizoare semna proiectul de contract care i s-a transmis, iar obiectul contractului se încadra în sarcina de plan stabilită de către organele competente.

În speța însă, unitatea furnizoare a refuzat să semneze proiectul de contract primit de la unitatea beneficiară. Acest refuz menținîndu-se în continuare, se pune problema dacă ne aflăm în fața unui contract încheiat cu obiecțiuni și dacă, prin nesesizarea organului competent să rezolve neînțelegerea precontractuală, se poate considera contractul perfectat prin acceptarea tacită a obiecțiilor, conform art. 25 lit. e din Legea nr. 71/1969.

În ceea ce ne privește, socotim cu tărie că nu ne găsim în prezența unui contract încheiat cu obiecțiuni din moment ce unitatea furnizoare a refuzat în mod constant să semneze proiectul de contract primit de la unitatea beneficiară.

¹ În Suplimentul la Revista economică nr. 20/1981.

Atît legea cît și literatura de specialitate fac distincție între refuzul de a contracta și semnarea contractului economic cu obiecții. Or, perfectarea contractului economic prin acceptare tacită, conform art. 25 lit. e din Legea nr. 71/1969, se produce numai în cazul contractului economic semnat de ambele părți, dar cu obiecții. Reamintim că, în speță proiectul de contract este semnat exclusiv de către una dintre părți și anume, de unitatea beneficiară.

Admiterea punctului de vedere contrar ar duce la concluzia, inacceptabilă din punct de vedere economic și juridic, ca orice unitate socialistă să ajungă în situația de a se afla în raporturi contractuale prin simplul fapt că este destinatarul unei oferte de a contracta concretizată în proiectul de contract care i s-a transmis. Deși, prin ipoteză, proiectul de contract nu este semnat de destinatarul ofertei, acesta s-ar vedea angajat într-un raport contractual pe motiv că nu a sesizat organul prevăzut de art. 25 lit. e din Legea nr. 71/1969.

Opinia pe care o susținem este valabilă și în cazul contractelor economice care se încheie pe bază de repartiții, întrucît legătura contractuală nu poate fi decît rodul acordului de voință al părților realizat în baza și în vederea îndeplinirii sarcinii de plan. Dacă un atare acord nu se realizează, raportul contractual menit să asigure îndeplinirea sarcinii de plan nu ia naștere oricum, ci numai în urma actului administrativ emis de organul competent, potrivit procedurii stabilite de lege.

Din cuprinsul articolului la care ne referim rezultă, în mod neîndoielnic, că furnizarea I.J.G.C.L. Dimbovița a refuzat contractarea predării materialelor refolosibile care au constituit sarcina sa de plan. Care era calea de urmat de către unitatea beneficiară I.J.R.V.M.R. Dimbovița pentru a obține încheierea contractului? Această unitate urma să sesizeze organele competente în vederea obligării I.J.G.C.L. Dimbovița, ca unitate furnizoare, la contractarea materialelor refolosibile ce formează obiectul sarcinii de plan.

Sesizarea urma să fie rezolvată, conform art. 26 lit. c din legea citată, în comun de către organele tutelare ale părților cu precizarea că în cazul cînd se considera nejustificat refuzul I.J.G.C.L. Dimbovița de a contracta, hotărîrea dată ar fi ținut loc de contract pînă la perfectarea acestuia de către părți (art. 26 alin. penultim din Legea nr. 71/1969).

Sub acest aspect, nu putem subscrie la opinia exprimată de autorul articolului în sensul că din moment ce nu s-a semnat nici ulterior contractul de către unitatea furnizoare, comunicarea C.P.J. Dimbovița prin care se admite punctul de vedere al I.J.R.V.M.R. Dimbovița în problema contractării materialelor în discuție este lipsită de eficiență.

Intr-adevăr, dispozițiile art. 26 alin. penultim din Legea nr. 71/1969 se impun a fi interpretate în sensul că hotărîrea de obligare la contractare ține loc de contract nu numai pînă la redactarea și semnarea contractului dintre părți, ci și în ipoteza în care una dintre părți — nedînd urmare hotărîrii de obligare la contractare — refuză în continuare să încheie înscrisul constatator al contractului. Contrar, hotărîrea de obligare la contractare nu ar fi eficientă, în sensul că îndeplinirea ei ar rămîne la latitudinea părților, ceea ce nu este de admis.

Relatările cuprinse în articolul pe care îl analizăm permit însă să se deducă concluzia că o hotărîre de obligare a I.J.G.C.L. Dimbovița la contractare, în condițiile art. 26 din Legea nr. 71/1969, nici nu s-a dat.

În adevăr, așa cum s-a menționat mai sus, o asemenea hotărîre trebuia să emane de la organele tutelare ale ambelor părți. Or, în speță, se amintește numai despre poziția pe care a adoptat-o, în această problemă C.P.J. Dimbovița, organul tutelar al I.J.G.C.L. Dimbovița.

De asemenea, din comunicarea făcută ulterior de către C.P.J. Dimbovița reiese că acest organ nu a emis un act care să țină loc de contract în sensul legii. Cu alte cuvinte, nu s-a dat o hotărîre de obligare la contractare în sensul art. 26 alin. penultim din Legea nr. 71/1969.

În lipsa unei asemenea hotărîri date în condițiile legii nu poate fi considerat perfectat raportul contractual dintre părți.

În încheiere, subliniem că precizările de mai sus s-au referit exclusiv la elementele ce rezultă din articolul amintit. Soluția legală și temeinică se va da ori s-a dat deja de către organul arbitral sesizat cu litigiul privind plata penalităților.

I. ICZKOVITS

Practică arbitrală comentată

CONFIRMARE DE COMANDĂ. COMPLETAREA UNOR CLAUZE CARE LIPSESC DIN COMANDĂ. ÎN CE CONDIȚII SE CONSIDERĂ ÎNCHEIAT CONTRACTUL

Reclamanta I.J.C.M. Vilcea a cerut obligarea prîtei, în-treprinderea de materiale izolatoare „Matezol” la plata de penalități pentru nelivrarea în termen a produselor contractate cu comanda nr. 506/1980, confirmată de prîta-furnizoare cu nr. 207/1980.

Arbitrajul a respins acțiunea considerînd că în speță nu sînt îndeplinite condițiile prevăzute de lege pentru ca comanda confirmată să aibă valoarea unui contract, confirmarea de comandă conținînd alte elemente decît cele din comandă.

Reclamanta a formulat cerere de reabilitare susținând că prin comandă a solicitat o cantitate de carton bitumizat defalcată trimestrial în cote egale lunare, lăsând sortimentul la latitudinea și respectiv posibilitatea pârteii-furnizoare, care a confirmat întocmai cantitatea și termenele, precizând sortimentul și prețul corespunzător acestuia, conform ordinului de preț.

Primind confirmarea de comandă, I.J.C.M. nu a formulat nici un fel de obiecțiuni la aceste completări, fiind de acord cu perfectarea contractului în aceste condiții.

În exercitarea dreptului de control, s-a reținut că furnizoarea a fost în drept să completeze comanda cu sortimentul și prețul care nu erau prevăzute în comandă și că atita vreme cât la primirea confirmării de comandă, beneficiarul a fost de acord cu aceste clauze nu se putea considera că între părți nu s-a încheiat un contract economic în formă simplificată prevăzută de lege.

Intr-adevăr, în principiu pentru a se putea considera încheiat contractul economic, confirmarea de comandă trebuie să fie totală și fără rezerve sau condiții, întrucât numai în acest caz se poate realiza acordul de voință al părților. De asemenea, ea trebuie să fie făcută fără propuneri de modificare a clauzelor din comandă, forma comenzii confirmată fiind incompatibilă cu existența unor obiecții asupra clauzelor din comandă.

Voința unităților socialiste de a încheia contractul economic poate fi dedusă, însă, și din comportarea părților. Astfel, în cazul în care unitatea beneficiară face o comandă privind livrarea unei cantități de produse, fără să precizeze toate clauzele — cum ar fi sortimentul sau prețul —, lăsându-se la latitudinea și respectiv posibilitățile furnizorului, iar la primirea confirmării de comandă — completată cu aceste clauze —, unitatea beneficiară nu face nici un fel de obiecții, înseamnă că a fost de acord cu clauzele respective. (Decizia P.A.S. nr. 693 din 31 martie 1981).

PRESCRIPTII, ACȚIUNEA PRIVIND RESTITUIREA CHELTUIELILOR DE TRANSPORT FĂCUTE DE BENEFICIAR ÎN CAZUL PRODUSELOR AVÎND PREȚUL FIXAT ÎN CONDIȚIA DE LIVRARE „FRANCO STAȚIA DE ÎNCĂRCARE”. CARE ESTE TERMENUL DE PRESCRIȚIE ?

Reclamantul, Grupul nr. 8 lucrări speciale din București a cerut ca pârta întreprinderea materiale de construcții „7 Noiembrie” din București să fie obligată a-i restitui contravaloarea transportului cărămizilor ridicate cu mijloacele sale de transport, prețul acestora fiind fixat în condiția de livrare „franco stația de încărcare”.

Arbitrajul a respins acțiunea ca prescrisă, considerând că în speță sînt aplicabile disp. art. 4 lit. c din Decretul nr. 167/1958, care prevede că „dreptul la acțiune pentru restituirea de diferențe de preț rezultate din aplicarea greșită a prețurilor sau tarifelor legale se prescriu în termen de 6 luni”.

Reclamantul a formulat cerere de reabilitare invocînd disp. art. 992 Codul civil și disp. art. 3 din Decretul nr. 167/1958.

În exercitarea dreptului de control, s-a reținut că în speță nu este vorba de aplicarea greșită a prețului, ci de decontarea unei prestații făcute de reclamant în contul pârteii și că deci își găsesc aplicațiune disp. art. 3 din Decretul nr. 167/1958 care prevede că „în raporturile dintre organizațiile socialiste, termenul de prescripție este de 18 luni”.

Pentru aceste motive, cererea de reabilitare a fost admisă. (Decizia P.A.S. nr. 583 din 31 martie 1981).

NOTĂ

Speța pe care o adnotăm ridică o problemă destul de frecvent întâlnită în practica arbitrală și anume: care este termenul de prescripție pentru exercitarea acțiunii privitoare la restituirea de către furnizor a cheltuielilor de transport efectuate de beneficiar în cazul livrării unor produse avînd prețul fixat în condiții de livrare „franco vagon stația de încărcare”, „franco vagon stația de destinație” sau „franco depozitul beneficiarului”.

Condiția de livrare reglementează regimul cheltuielilor de transport stabilind în sarcina căreia dintre părțile din contract sînt aceste cheltuieli.

În cazul în care prețul este stabilit în condiția de livrare „franco vagon stația de încărcare”, „franco vagon stația de destinație”, sau „franco vagon depozitul beneficiarului”, cheltuielile de transport de la sediul furnizorului pînă la stația de încărcare, respectiv pînă la stația de destinație sau pînă la depozitul beneficiarului sînt incluse în preț și ca atare obligația transportării produselor pînă la stația de încărcare, de destinație sau pînă la depozitul beneficiarului revine furnizorului.

În situația în care livrările se efectuează în altă condiție de livrare decît aceea prevăzută în actul normativ de fixare a prețului, partea interesată este îndreptățită să ceară decontarea cheltuielilor legale de transport.

În acest sens, art. 26 din Legea prețurilor nr. 19/1971 prevede că furnizorii și beneficiarii pot conveni, prin contract, că livrarea mărfurilor să se facă și în alte condiții de franco — decît cele prevăzute în actul normativ de fixarea prețului — cu decontarea cheltuielilor legale față de condiția de franco prevăzută în actul normativ respectiv.

Este vorba deci de contravaloarea unei prestații care poate să fie solicitată înăuntrul termenului general de prescripție de 18 luni, iar nu de aplicarea greșită a prețului produselor, care se datorează integral — potrivit principiului obligativității prețului legal — indiferent dacă se respectă condiția de livrare prevăzută în actul normativ de fixare a prețului.

Eleanora CIREAȘĂ

Conducere

Imperative ale activității comerciale in întreprinderile industriale — în faza precontractuală

În cel de-al II-lea Congres al Consiliului oamenilor muncii, secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu a arătat că „noua etapă de dezvoltare a societății noastre socialiste impune îmbunătățirea planificării și conducerii tuturor domeniilor de activitate prin accentuarea autoconducerii și autogestiunii, prin democratizarea continuă a aparatului de stat“. Și în continuare a subliniat că „se impune să ținem într-o măsură mai mare seama în planificare, de rolul pieței, al cererii, aceasta fiind o condiție esențială pentru desfășurarea cu maximum de eficiență a întregii activități economice. Trebuie să avem permanent în vedere că legea valorii și alte legi economice continuă să activeze în socialism și ca atare este necesar să ținem permanent seama de ele în planificarea și conducerea activității economice“.

Dacă la numai câțiva ani de la Plenara din martie 1978 putem afirma că principiile noului mecanism economico-financiar sînt în plină asimilare în întreprinderi, fiind creat, în linii generale, cadrul legislativ corespunzător, cu atât mai valoroasă apare indicația secretarului general al partidului, mai sus redată: se impune, în continuare, îmbunătățirea activității de planificare și conducere, în condițiile cunoașterii pieței și a cererii prezente și în perspectivă, luînd „în considerație rolul și influența legilor economice în stabilirea prețurilor, în calcularea prețului de cost, a prețului de producție, a rentabilității și beneficiilor“¹.

În conducerea modernă, eficientă a întreprinderilor, pentru atingerea scopului major urmărit — fabricarea acelor mărfuri care sînt cerute de piață, în condiții rentabile, cu un grad ridicat de beneficii — un rol primordial, de pivot central, îl are activitatea comercială, în sens larg și în ansamblul ei, începînd de la primul act de promovare și planificare a produselor și pînă la ultimul: încasarea prețului și constituirea beneficiilor nete. Plecînd de la această axiomă, în continuare vom face o analiză critică, axată pe cercetarea întreprinsă într-un număr de întreprinderi, privind diverse faze ale activității comerciale, cu scopul final de a surprinde direcțiile principale, cu caracter general, de perfecționare în continuare a mecanismului în acest domeniu.

Intensificarea acțiunilor privind studierea piețelor și promovarea vânzărilor

Dicționarul de economie politică (Editura politică, 1974) definind noțiunea de marketing arată că el constituie „ansamblul activităților, metodelor și tehnicilor care au ca obiect studiul cererii consumatorilor și satisfacerea acestor

cereri cu produse și servicii care, prin caracteristicile lor, prin prețurile și prin disponibilitățile lor în timp și în locurile unde sînt cerute, pot oferi o serie de avantaje prin care se asigură cumpărarea lor repetată de către consumatori și beneficiarii întreprinderilor“. Într-adevăr, într-o economie modernă, în condițiile unor relații comerciale tot mai complexe, studierea prețurilor de desfacere și promovarea vânzărilor este o latură inseparabilă a activității comerciale a întreprinderii care precede în timp atît activitatea de planificare, cît și aceea de încheiere a contractelor. Cu alte cuvinte, conținutul funcției comerciale evoluează pe măsura dezvoltării economiei naționale, a diversificării pieței și mai ales a celei externe. Așa fiind, limitarea activității compartimentelor comerciale la activitățile sale primare, de început, respectiv la urmărirea primirii repartițiilor pentru aprovizionare și desfacere, la încheierea contractelor și la derularea lor, nu-și mai găsește justificare.

Acceptîndu-se, principial, necesitatea ca activitatea comercială să fie orientată spre acțiuni precontractuale care să precedă cu mult faza emiterii repartițiilor și încheierii contractelor, activități care să contribuie la fundamentarea planului și la orientarea producției în perspectivă, în dreptul nostru economic au fost introduse norme de drept corespunzătoare. Astfel, prin Legea nr. 5/1978, art. 12, s-a statuat că întreprinderile au obligația să participe la **prospectarea pieței și să asigure reclama și prezentarea produselor prin participarea la expoziții, elaborarea și difuzarea cataloagelor comerciale.**

Cu privire la această latură a atribuțiilor comerciale ale întreprinderilor, din cercetarea întreprinsă rezultă că ele sînt traduse în viață într-o măsură insuficientă. Acele întreprinderi care au pătruns sensul și importanța vitală a acțiunilor de promovare a produselor pe care și le propun spre fabricare au înregistrat rezultate bune în urma publicității făcute prin presa de specialitate, prin editarea de cataloage, prospecte, pliante etc. Cu toate greutatele întimpinate, a intrat în practica curentă a unor astfel de întreprinderi promovarea noilor produse prin realizarea unei reclame corespunzătoare (deși, uneori, nu poate fi privită decît ca minim necesară).

În antipod cu această categorie de întreprinderi, cealaltă categorie, care cuprinde majoritatea lor, nu au dat viață sub nici o formă sau într-o prea mică măsură, laturii de promovare a activității lor comerciale. Consecința? Produse bine concepute tehnic, funcționale, cu randamente și performanțe la nivelul celor similare de pe piața internațională nu sînt cunoscute și riscă să nu fie introduse în fabricație pentru unelcu motiv că oferta lor nu este cunoscută.

Este bine știut că pentru realizarea unui nou produs se investesc valori considerabile; începînd cu conturarea ideii de produs, transpunerea lui pe planșe și apoi realizarea unicateilor presupun cheltuieli ale căror mărimi va-

¹ Nicolae Ceaușescu — Expunere la Congresul al II-lea al Consiliilor oamenilor muncii, „Scînteia“ nr. 11 401/25 Iunie 1981.

riază în funcție de gradul de complexitate al acestuia. Asemenea cheltuieli, așa cum este normal, sînt înscrise în bugetul de venituri și cheltuieli și ele se justifică prin necesitatea de reinnoire a produselor, activitate care este o latură, un rezultat al muncii de cercetare și creație tehnico-științifică.

În schimb, cînd se pune problema promovării produsului în cauză, printr-o publicitate adecvată sînt invocate dintr-o mentalitate eronată, neeconomică lipsa de fonduri pentru asemenea acțiuni. Așadar, o necesitate obiectivă, instituționalizată prin normele de drept invocate, este blocată de unele considerente retrograde. Sub vălul unor economii bănești, sînt excluse din bugetul de venituri și cheltuieli fondurile necesare unei publicități eficiente și strict necesare, cheltuieli care nu reprezintă, uneori, decît 1/100, din cele alocate pentru realizarea prototipului. Rezultatul? Unele din produsele noi realizate nu sînt contractate, sau cererea este mult sub necesarul potențial al pieței, deoarece nu sînt cunoscute, iar cheltuielile pentru crearea lor rămîn în parte, sau total, neamortizate. Credem că o reorientare conceptuală cu privire la elaborarea bugetului de venituri și cheltuieli se impune și sub acest aspect.

Datele statistice dovedesc, în lucrările de specialitate se subliniază că în țările cu economie capitalistă dezvoltată cheltuielile cu publicitatea dețin 20—30% din prețul produsului.

Legat tot de promovarea vânzărilor prin publicitate se constată o ruptură între reclama făcută pentru export și aceea pentru piața internă. S-a acreditat în cadrul unor întreprinderi ideea potrivit căreia de prima trebuie să se ocupe exclusiv întreprinderile de comerț exterior, iar de secunda, respectiv de reclama pentru piața internă, întreprinderile producătoare. O analiză atentă infirmă această judecată, furnizînd argumente pentru combaterea ei. În primul rînd, un argument de ordin economic, deloc pur teoretic. Piața internă nu este izolată de piața internațională, preferințele manifestate pe prima piață putînd fi identice cu acelea ale piețelor externe, din mai multe țări. Ca urmare, o publicitate internă are influență și asupra piețelor externe, prin receptarea ei de către agenții comerciali, de toate gradele, aflați în țara noastră. În al doilea rînd, publicitatea externă nu poate fi lăsată în sarcina exclusivă a întreprinderilor de comerț exterior cel puțin din două motive: a) întreprinderile de comerț exterior sînt comisionare ale celor producătoare de mărfuri, exportatorii propriu-zis fiind întreprinderile producătoare; așa fiind, acestea sînt direct interesate de calitatea reclamei făcută pentru produsele lor; b) sub aspect tehnic, realizarea unor cataloage, pliante și prospecte nu pot fi realizate decît în colaborare de cei doi parteneri — întreprinderea producătoare de mărfuri pentru export și cele de comerț exterior. Sub aspect financiar problema urmează să fie rezolvată în funcție de faptul dacă în comisionul ce se cuvine întreprinderilor de comerț exterior sînt incluse sau nu cheltuielile cu publicitatea.

Aspectele abordate mai sus sînt valabile pentru toate produsele dar, în special, pentru cele realizate de ramura construcțiilor de mașini. În fața organelor de conducere colectivă a acestor întreprinderi, precum și a celorlalte, cu privire la activitatea comercială, se pune în prezent — și se va accentua în viitor — problema: Cum să asigurăm portofoliul de comenzi în perspectivă? Răspunsul este unic. Să oferim ceea ce se cere. Or, tocmai pentru a stabili ceea ce se cere, se impune intensificarea activității precontractuale, sub multiple aspecte:

● Studiarea comportării în funcțiune a produselor livrate, pentru a stabili direcțiile de îmbunătățire, — comerțiantul modern nu se poate rezuma numai la livrarea produselor, ci trebuie să se documenteze și să poată răspunde la o serie de întrebări: ce a devenit produsul livrat?; cum se comportă la întreprinderea utilizatoare?; satisface pe deplin exigențele beneficiarilor?; ce îmbunătățiri se impun a fi aduse?; în condițiile actuale constructive vor mai fi cereri?

● Investigația pieței produselor pe care le are în nomenclatorul de fabricație și în planul de creație, permite compartimentelor comerciale să aibă perspectiva comenzilor; este important să se studieze și să se cunoască din timp: tendințele economiei interne și a piețelor externe, în general, în domeniul construcțiilor de mașini; întreprinderile, respectiv investitorii care sînt cumpărători potențiali ai produselor din profilul propriu de fabricație; care este cererea și oferta în domeniul de activitate a întreprinderii în care activează; care sînt caracteristicile tehnice necesare noilor produse, comparate cu cele din producția curentă; care va fi locul ocupat de produsele noi în comparație cu cele vechi; ce formă de prezentare și ce imagine trebuie să se dea produsului nou creat pentru a avea cele mai mari șanse să stîrnească interesul beneficiarilor potențiali. Dacă avem în vedere faptul că studiile întreprinse indică un procent de numai 10—15% pentru viabilitatea ideilor de produse noi în țările cu economie capitalistă, rezultă complexitatea activității comerciale precontractuale.

● Pentru cercetarea pieței construcțiilor de mașini este indicat să se utilizeze metode adecvate, proprii. Astfel, dacă în marketingul bunurilor de larg consum studiarea pieței înseamnă studiarea complexă a consumatorului — preferințe, putere economică etc. —, prin piața unu anumit utilaj se înțelege totalitatea organizațiilor economice care pot să-l folosească și care reprezintă cumpărătorii potențiali. Așa fiind, dacă în studiarea preferințelor pentru un anumit produs de larg consum este suficient de exemplu, să se constituie un panel reprezentativ și să se generalizeze observațiile înregistrate, aplicarea aceste metode nu și-ar găsi justificarea în cazul unui utilaj piața acestuia din urmă fiind precis determinată, în funcție de complexitatea, destinația și valoarea utilajului se va alege o altă metodă de cercetare a preferințelor — contractul direct cu fiecare cumpărător potențial, ofertă individuală, publicitate în reviste de specialitate etc. — după care, se ia decizia finală.

● Deplasarea accentului în activitatea comercială a întreprinderii spre subactivitățile precontractuale, care să furnizeze documentația necesară fundamentării planului în perspectivă, impune elaborarea, pe baze științifice, de către organul colectiv de conducere, a unui program de cercetare a pieței interne și externe și de promovarea vânzărilor, a cărui realizare să constituie o preocupare de prim ordin pentru factorii de răspundere din compartimentele comerciale. Analiza lui colectivă, observațiile făcute, concluziile trase trebuie să constituie o premisă fundamentală a consiliului oamenilor muncii în deciziile pe care le iau cu privire la orientarea planului de producție. Pentru aceasta este necesar să se prevadă în bugetul de venituri și cheltuieli fondurile necesare, științific necesare. Nu trebuie scăpat din vedere că aceste cheltuieli sînt o continuare logică a celor efectuate cu cercetarea și fără de care noile produse realizate nu pot fi contractate în vederea comercializării lor, la nivelul cererii potențiale.

Îmbunătățiri în practica perfectării contractelor economice

Este binecunoscut că, potrivit legislației economice, lansarea în fabricație a unui anumit produs nu se poate face fără ca în prealabil acesta să aibă desfacerea asigurată prin contracte. Cu alte cuvinte, planul de producție al oricărei întreprinderi, sub aspectul utilității finale, trebuie să poarte confirmarea oferită de contractele economice încheiate de compartimentele comerciale. Ca urmare, succesiunea logică a activităților privind realizarea producției este următoarea :

cercetarea pieței → contracte → programe de fabricație.

Dacă planul întreprinderii cuprinde indicatorii sintetici — producția fizică, valorică, producția netă etc. — credem că, *programele de fabricație*, care sînt veritabile documente interne de planificare, trebuie elaborate în mod analitic, în colaborare, de către compartimentele plan, producție și cele comerciale, cu luarea în considerare a mai multor factori : capacități de producție, asigurarea cu materiile prime și, *în primul rînd, a obligațiilor de livrare asumate prin contractele de desfacere.*

Subordonarea programelor de fabricație altor factori, cum sînt productivitatea sporită la unele repere, costurile reduse etc., prin neglijarea cerinței fundamentale — executarea reperelor în cantitățile și la termenele care sînt înscrise în contracte — poate să avantajeze, uneori, indicatorul producției nete, dar, în mod sigur, va deteriora, în ansamblu, executarea întocmai a bugetului de venituri și cheltuieli, cu serioase consecințe negative asupra situației financiare.

Problema stabilirii unor obligații contractuale conforme cu posibilitățile de producție, pentru ca executarea acestora, întocmai și la termenele fixate să fie posibilă, în întreprinderile constructoare de mașini prezintă noi valențe, crește în importanță, dacă avem în vedere ponderea

însemnată pe care o deține în producția acestora cooperarea cu alte întreprinderi din aceeași ramură. Specializarea în producție, a căror avantaje economice nu pot fi contestate, poate fi comparată cu un mecanism de ceasornic, din care dacă o singură piesă funcționează defectuos este pus în pericol întregul mecanism. Pentru ca mecanismul să funcționeze, în ansamblul său, este necesară sincronizarea, prin buna funcționare, a fiecărei piese în parte. Iată de ce, dacă din totalul angajamentelor contractuale asumate de un număr de întreprinderi constructoare de mașini care cooperează la fabricarea unui utilaj complex, un singur angajament de livrare nu va fi respectat de către o anumită întreprindere, acest fapt se va reflecta negativ nu numai asupra bugetului de venituri și cheltuieli al acesteia, ci și asupra bugetului întreprinderii partenere, care assemblează produsul final și care nu va avea posibilitatea să-și onoreze obligația de livrare către beneficiarul său contractual. Sîntem, deci, în fața unor fenomene în lanț, ale căror consecințe se amplifică direct proporțional cu gradul de complexitate al relațiilor contractuale cu beneficiarul final, în special, dacă acesta este un cumpărător extern.

Analiza făcută în mai multe întreprinderi a reliefat necesitatea fundamentării temeinice a ofertei, perfectarea operativă a contractelor și, odată perfectate, executarea lor întocmai, cu excluderea, pe cît este posibil a modificării lor.

a) **Determinarea științifică a capacității de producție.** Încheierea unor contracte realiste, posibil de executat, impune, ca o condiție sine que non, determinarea, pe baze științifice a capacităților de producție pe fiecare reper în parte și care, în totalitatea lor, constituie producție fizică. Orice discrepanțe în acest domeniu al planificării poate crea dificultăți în procesul de producție ; luîndu-se în considerare capacități de producție altele decît posibilitățile efective de fabricație, pentru acestea vor fi încheiate contracte care nu corespund posibilităților reale ; ca urmare, capacitățile de producție vor fi acoperite în mod diferit, de la reper la reper și s-ar putea să apară chiar unele goluri de producție în unele sectoare de fabricație, în timp ce în altele producția va fi sub cantitățile contractate. Legat de această problemă, arătăm că, uneori, se constată în cazul unor întreprinderi, discrepanțe între capacitățile de producție și obligațiile contractuale provocate de factori din afara întreprinderii. Astfel, de exemplu, se constată că, în unele situații, coordonatorii de balanțe emit repartiții la unele repere peste capacitățile de producție, în detrimentul altora, a căror capacitate nu este în întregime acoperită.

În asemenea situații, revine ca obligație esențială compartimentelor comerciale ale furnizorilor să facă, în mod documentat, demersurile necesare pentru restrîngerea acelor repartiții care sînt emise peste capacitățile de producție. Considerăm dăunătoare atitudinea acelor întreprinderi care acceptă, în orice condiții, repartițiile coordonatorilor — chiar și în cazurile în care sînt emise peste capacitățile de producție — și, ca urmare, încheie contracte de livrare. Fără îndoială că, potrivit Legii contractelor eco-

nomice, repartițiile emise de coordonatorii de balanță, fiind acte administrative de planificare, obligă la încheierea contractelor. Dar această regulă nu trebuie să-și găsească aplicarea în cazul în care repartițiile sînt emise cu încălcarea unui alt principiu fundamental: respectarea prevederilor din balanțele materiale care trebuie să fie elaborate în conformitate cu capacitățile reale de producție.

b) **Asigurarea bazei materiale.** Printre activitățile, precontractuale, menite să asigure executarea întocmai a obligațiilor asumate, se înscriu și cele legate de asigurarea bazei materiale. În domeniul construcțiilor de mașini, materiile prime fiind constituite din produse metalurgice, acestea se asigură prin repartiții. Cu toate acestea, compartimentelor de aprovizionare le revin importante sarcini privind stabilirea sortimentelor, impulsionearea încheierii contractelor etc.

Cum executarea contractelor de livrare nu este nu scop în sine, ci aceasta se face în contextul unor cheltuieli cât mai reduse, cu scopul final de a se asigura o rentabilitate ridicată, revine ca important atribut compartimentelor de aprovizionare ca, în colaborare cu cel tehnic și de producție, să găsească soluții pentru aprovizionarea cu acele sortimente care să satisfacă cerințele procesului de fabricație, dar care să fie și economice. Căutarea de înlocuitor pentru materialele deficitare și pentru cele scumpe, revizuirea normelor de consum în strînsă corelare cu necesarul efectiv, armonizarea termenelor de intrare a materiilor prime cu cele de fabricație, sînt numai cîteva din activitățile care trebuie privite ca majore de către compartimentele de aprovizionare.

Sub aspectul procesului de producție, asigurarea din timp cu materii prime, materiale și combustibil este o necesitate importantă, obiectivă. Aceeași problemă privită prin prisma economicității ridică o serie de întrebări, dintre care la următoarele două trebuie să răspundă compartimentele comerciale: 1. Cu cît timp înainte de consum este necesar să se facă aprovizionarea? 2. Ce stocuri de rezervă, tampon, se impun a fi aprovizionate?

Răspunsul dat la aceste întrebări, corectitudinea cu care a fost formulat, se reflectă atît în procesul de producție cît și în situația financiară a întreprinderii, oglindită prin bugetul de venituri și cheltuieli. Într-adevăr, orice exagerări în creșterea perioadei dintre momentul aprovizionării și cel al consumului, precum și între necesarul de consum și cantitățile aprovizionate, duc la creșterea volumului cheltuielilor neeconomice: imobilizarea fondurilor circulante, dobînzii bancare nejustificate, stocuri supranormative etc.; tot atît de adevărat este că, aprovizionarea cu întîrziere poate provoca întreruperea procesului de fabricație, întîrzieri în livrări, penalizări etc.

Analiza cheltuielilor de aprovizionare, necesară în vederea efectuării aprovizionării cu cheltuieli minime pe unitatea de produs, este o altă sarcină a compartimentelor de aprovizionare. Conceptul de „aprovizionare operativă în orice condiții” trebuie înlocuit cu concepția modernă, eficientă, de „aprovizionare curentă, planificată, în condițiile unor cheltuieli de circulație cît mai scăzute”.

Acest principiu, care trebuie să fie permanent în atenția conducătorilor și a economiștilor din compartimentele de aprovizionare, are în prezent o mare actualitate. În condițiile în care, prin bugetul de venituri și cheltuieli, sînt judicios determinate cheltuielile privind aprovizionarea, orice depășire a acestora prin alegerea sau acceptarea unor furnizori situați la mare distanță, stabilirea prin contract a unor modalități de transport neadecvate, acceptarea unor sortimente care în procesul de fabricație vor da naștere la „căzături”, se vor repercuta în mod negativ asupra beneficiilor.

Stabilirea surselor de aprovizionare prezintă probleme numai în cazul produselor care nu sînt supuse repartițiilor. Dar, pentru produsele tradiționale, furnizorii interni sînt, de regulă, binecunoscuți; problema devine mai dificilă în cazul unor producători de articole tehnice sau de materiale (înlocuitori) de creație recentă. Cercetările tehnico-științifice se concretizează continuu în produse noi, al căror parametri tehnici și funcționali trebuie operativ cunoscuți de utilizatorii potențiali. În acest sens, un rol important, așa cum s-a mai spus în capitolele precedente, îl au cataloagele, prospectele, publicitatea prin presa de specialitate.

Pentru cunoașterea surselor de aprovizionare este necesar ca, în cadrul compartimentelor de aprovizionare, să se organizeze o evidență sistematică și la zi a tuturor furnizorilor pe produse — care interesează unitatea respectivă. Este de datoria fiecărui economist sau merceolog, care activează în cadrul compartimentelor de aprovizionare, de a cunoaște temeinic caracteristicile, gama sortimentală, condițiile de livrare etc. ale produselor oferite de furnizori, care ar putea interesa, la un moment dat, unitatea sa. În acest scop este strict necesară o permanentă urmărire a cataloagelor editate de furnizori și a publicațiilor cotidiene și periodice care se ocupă cu publicitatea economică.

Cele expuse, credem că, constituie suficiente argumente pentru a trage concluzia că, înainte de încheierea contractelor economice de aprovizionare, perfectarea acestora trebuie să aibă la bază o documentație analitică, elaborată de compartimentele implicate în procesul de producție și de aprovizionare, care să reflecte, pe baze științifice, necesarul de aprovizionat, termenele de intrare în depozitele întreprinderii, stocul de rezervă, consumul specific pe unitatea de produs etc.

Practica dovedește că, în acele întreprinderi în care organul de conducere colectivă a acordat atenția cuvenită activităților precontractuale, menite să creeze premisele necesare executării întocmai a obligațiilor contractuale asumate, rezultatele sînt pozitive. De aceea, nu trebuie uitat că modul în care vor fi executate obligațiile contractuale se hotărăște înainte de încheierea lor, prin ansamblul de măsuri întreprinse de toate compartimentele funcționale ale întreprinderii.

c) **Încheierea contractelor de livrare.** Este binecunoscut că contractele economice au menirea să concretizeze raporturile juridico-economice dintre întreprinderi, în calitate lor dublă: de furnizori și beneficiari. Cu alte cu-

vinte, orice întreprindere industrială pentru desfășurarea activității sale încheie două seturi de contracte: un prim set, în care are poziția de beneficiar pentru materiile prime, materialele, combustibilii și energia cu care se aprovizionează; în cel de-al doilea set, contractele apar ca părți furnizoare pentru comercializarea mărfurilor pe care le fabrică.

Cele două seturi de contracte economice — primul, pentru aprovizionare și al doilea, pentru desfacere — sînt într-o strînsă legătură; primele nu pot fi perfectate decît după cunoașterea sortimentelor care urmează să se producă; pentru încheierea contractelor de desfacere a mărfurilor, întreprinderea trebuie să se asigure că are posibilitatea să se aprovizioneze cu materii prime și materiale. Aceste imperative ale funcției comerciale trebuie realizate sincronizat și din timp. Iată de ce normele de drept obligă ca încheierea contractelor să se facă cu șase luni înainte de începerea perioadei de plan.

Cu privire la procedura de încheiere a contractelor, reglementările în vigoare prevăd realizarea acestora în cadrul unei perioade de cel mult 90 de zile, cu respectarea următoarelor termene:

— unitatea beneficiară trebuie să emită comenzi în termen de 20 zile de la data primirii normativelor de plan, iar în cazul produselor pentru care se elaborează și balanțe materiale — de la data primirii repartițiilor;

— în termen de 30 de zile de la primirea comenzii beneficiarului, unitatea furnizoare este obligată să emită proiectul de contract sau, după caz, confirmarea comenzii;

— unitatea beneficiară are obligația să restituie proiectul de contract semnat, cu sau fără obiecții, în termen de 20 de zile de la data cînd l-a primit;

— cînd sînt obiecții la contract, dacă sînt din aceeași localitate, trebuie să le concilieze în termen de 10 zile, iar dacă sînt din localități diferite — în termen de 15 zile; convocarea beneficiarului este în sarcina furnizorului;

— furnizorul este obligat să sesizeze, în termen de 5 zile, organul competent pentru soluționarea eventualelor obiecții neconciliate; în cazul depășirii termenului de sesizare, obiecțiile beneficiarului se consideră acceptate, dacă nu contravin legii.

Din analiza efectuată rezultă că procedura de încheiere are multe lacune, fapt care creează unele neajunsuri furnizorilor. Într-adevăr, observăm că în cazul în care furnizorul nu sesizează în termen de 5 zile organul competent pentru soluționarea eventualelor obiecții formulate de beneficiar, acestea se consideră acceptate, dacă nu contravin legii și, pe cale de consecință contractul de livrare este perfectat în sensul că obiecțiile respective sînt incluse de drept în cuprinsul lui. Prevederea legii este normală și în măsură să urgenteze perfectarea contractului, fără însă să fie completă. Legiuitorul nu a prevăzut și o altă normă de drept, potrivit căreia în cazul în care beneficiarul nu-și îndeplinește obligația privind restituirea, în termen de 20 zile, a contractului semnat, cu sau fără obiecții, proiectul de contract remis de furnizor să fie considerat de drept acceptat și deci perfectat.

În lipsa unui asemenea text, în practică unii beneficiari nu restituie cu lunile proiectele de contracte primite de la furnizori, fapt care dă naștere unei stări de incertitudine, incompatibilă cu nevoia unor raporturi contractuale ferme. Este lesne de închipuit consecințele unor contracte emise în baza unor repartiții, care nu au fost perfectate — pentru că beneficiarul nu le-a restituit — pînă la începerea perioadei de plan.

De asemenea, lipsa unor sancțiuni cu privire la nerespectarea termenului de 90 zile pentru încheierea contractelor face ca unele întreprinderi — furnizoare și beneficiare — să nu îl respecte. De aceea, considerăm temeinică practica arbitrală potrivit căreia în situația în care una din părți este prejudiciată din cauza unor întîrzieri, pentru stabilirea răspunderii, consecințele unei asemenea situații se analizează ținîndu-se seama de culpa pe care au avut-o părțile atunci cînd, prin poziția lor, au zădărnicit definitivarea la timp a contractului, refuzînd a-și asuma obligațiile, astfel cum ele au fost stabilite pînă la urmă (Dec. P.A.S. nr. 1437/1979).

Tot pe calea practicii arbitrare s-au dat soluții și în cazul nerespectării altor termene privind încheierea contractelor. Astfel, în cazul în care beneficiarul nu remite în termenul stabilit comanda sa, furnizorul este în drept, și are obligația, în cazul produselor pentru care a primit repartiții să emită proiectul de contract, înscriind elementele de care dispune (cantitatea și calitatea prevăzută în repartiție, termen calendaristic în interiorul trimestrului etc.). Procedînd astfel, beneficiarul este obligat să se pronunțe, iar în situația în care nu semnează contractul, cu sau fără obiecții, atitudinea sa va fi considerată drept refuz de contractare și, deci, va fi sesizat organul competent să soluționeze (Dec. P.A.S. nr. 274/1978). Aceeași cale este urmată și în situația în care deși beneficiarul a emis în termen comanda, nu restituie în termenul de 20 zile proiectul de contract semnat. Practica arbitrală este în sensul că prin nerespectarea termenului fixat pentru restituirea contractului, beneficiarul se consideră că refuză să contracteze și deci unitatea furnizoare este în drept a sesiza organul tutelar. Nu este nevoie în acest scop de un înscris emanat de la unitatea beneficiară prin care aceasta să confirme în mod expres refuzul de a contracta. De asemenea, neprezentarea beneficiarului la conciliere prezumă refuzul său de a contracta (Dec. P.A.S. nr. 280/1980).

În domeniul construcțiilor de mașini o problemă deosebită o prezintă comunicarea specificațiilor și a documentației tehnice de către beneficiar, furnizorului. Este binecunoscut că pentru îndeplinirea acestei obligații prin Legea contractelor economice s-au stabilit termene în funcție de complexitatea obiectului, care însă nu sînt în toate cazurile respectate de beneficiari. Dată fiind importanța respectării acestor termene pentru realizarea la timp a obiectivelor de investiții și reparații capitale, credem că se impune instituirea unor sancțiuni contractuale mai eficiente.

GHEORGHE MATEI
dr. GH. NISTORESCU

Tea
prezentăm

INSTITUTUL NAȚIONAL DE CREAȚIE ȘTIINȚIFICĂ ȘI TEHNICĂ

Institutul național de creație științifică și tehnică (INCREST) din București are în preocupările sale probleme principale de cercetare și inginerie tehnologică din domeniul construcțiilor aeronautice.

În cadrul secțiunilor și laboratoarelor, oamenii de știință ai institutului efectuează cercetări teoretice și experimentale de aerodinamică, mecanica zborului, elasticitatea și rezistența materialelor, structuri aeronautice, vibrații și aeroelasticitate, comenzi și acționări mecano-hidraulice, instalații și aparatură de bord etc. Totodată, se concep și se proiectează aparatele de zbor care se construiesc în întreprinderile de specialitate ale Centrului Național al Industriei Aeronautice Române.

Pe lângă aceste preocupări legate direct de aplicații practice cu caracter industrial, în institut se desfășoară și cercetări cu caracter fundamental, în domeniul matematicilor pure și aplicative.

Institutul își consacră o parte din activitatea sa și unor probleme ce contribuie la dezvoltarea economiei naționale, în unele domenii apropiate de profilul său de bază ca, de exemplu, studiul și realizarea de turbine eoliene,

În scopul asigurării mijloacelor necesare desfășurării activității, în institut a fost creată o puternică și modernă bază materială pentru încercări și experimentări. Institu-

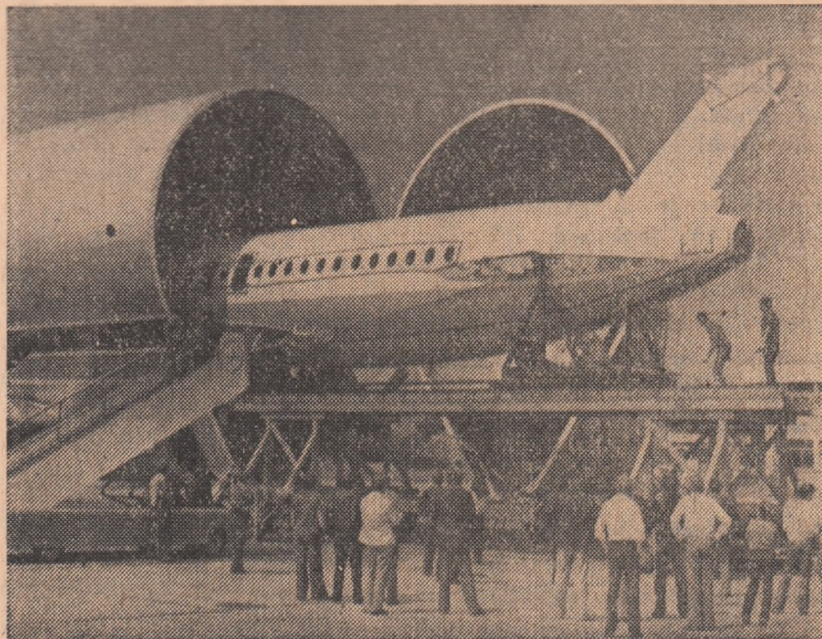
tul dispune astfel de o mare suflerie transonică-supersonică, în care se fac cercetări experimentale pe machete, în toate regimurile de zbor, începând cu vitezele relativ reduse și terminând cu cele de cîteva ori mai mari decît viteza sunetului. Există, de asemenea, un laborator modern dotat cu aparatură de înaltă precizie, pentru testarea și experimentarea rezistenței structurilor aeronautice la diferite tipuri de eforturi statice și dinamice, care simulează pe cele reale din zbor.

Alte laboratoare ale institutului posedă instalații adecvate pentru studiul regimurilor de aterizare și decolare la viteze mici și mijlocii (ca de exemplu, sufleria subsonică pentru studiul pe modele funcționale ale comenzilor și diferitelor

instalații de bord, pentru cercetarea unor fenomene interesînd sistemele hidro-pneumatice etc.

În viitorul apropiat și în perspectivă, institutul are prevăzut în planul său de activitate studii, cercetări și proiecte privind îmbunătățirea și perfecționarea soluțiilor constructive ale aeronavelor, în vederea obținerii unor performanțe superioare, a lărgirii capacității de transport, concomitent cu micșorarea consumurilor de materiale și combustibili, asimilarea în țară a unor componente care astăzi se importă, mărirea siguranței de exploatare, într-un cuvînt realizarea unor aparate de zbor moderne, perfecționate și cît mai economice.

Ion VASILESCU



Construcția unor avioane, de tipul celor din imagine, va fi realizată în întregime de către specialiștii români.