

curier

economic legislativ

Efectele remedierii sau înlocuirii produselor

Potrivit art. 38 din Legea nr. 71/1969, „produsele refuzate de unitatea beneficiară pentru lipsuri calitative se consideră nelivrate dacă furnizorul nu asigură remedierea sau înlocuirea lor, în termenul stabilit de comun acord cu beneficiarul”.

În opinia noastră, textul reproduș se referă numai la acele lipsuri calitative care se concretizează în vicii aparente. Într-adevăr, la recepție unitatea beneficiară poate constata numai existența unor vicii aparente. Viciile ascunse, prin specificul lor, sînt acelea care nu pot fi descoperite cu ajutorul metodelor și mijloacelor care se folosesc cu prilejul recepției. Prin urmare, nu se pune problema respingerii produselor la recepție datorită existenței unor vicii ascunse.

Limitînd, deci, dezvoltările care urmează la cazul viciilor aparente, se pune problema dacă produsele remediate sau înlocuite în termenul stabilit de părți se pot considera livrate pe data primirii lor inițiale (cu lipsuri calitative) de către unitatea beneficiară.

Un răspuns afirmativ s-ar putea întemeia numai pe argumentul per a contrario dedus din textul legal citat. Astfel, potrivit acestui text, se consideră nelivrate numai produsele pentru care furnizorul nu asigură remedierea sau înlocuirea în termenul stabilit de comun acord. Deci — per a contrario — dacă remedierea sau înlocuirea s-a făcut în termenul stabilit, produce efecte depline livrarea inițială.

Considerăm însă, că interpretarea sistematică a legii, ca și argumente deduse din necesități economice conduc, cu certitudine, la un răspuns negativ.

Astfel, art. 33 din Legea nr. 71/1969 prevede că unitățile socialiste sînt obligate să execute contractele economice în natură, cu respectarea întocmai a cantității, calității, termenelor și celorlalte obligații asumate, iar art. 38 consacră obligația unităților socialiste de a livra numai produse care corespund condițiilor de calitate prevăzute în contractele economice.

Din moment ce aceste prevederi legale institue imperativul îndeplinirii obligației de livrare **la termen și în calitate corespunzătoare**, textul art. 38 alin. 2 nu poate fi interpretat în sensul că unitatea furnizoare și-a îndeplinit întocmai obligația livrînd **la termen** produse **necorespunzătoare calitativ**. Cu alte cuvinte, cele două cerințe ale executării conforme a obligației de livrare nu pot fi dissociate.

Rezultă deci, că executarea obligației de livrare este conformă contractului numai dacă corespunde următoarelor criterii:

1. Este efectuată în termen.
 2. Este de calitate corespunzătoare.
- Prin urmare, în cazul nerespectării unuia dintre cele două criterii, obligația de livrare nu poate fi considerată îndeplinită conform contractului.

Art. 47 din aceeași lege prevede că penalitățile se datorează pentru fiecare zi de întârziere a executării obligației și pînă la data executării ei în natură. Or, în ipoteza la care ne referim, obligația nu poate fi considerată executată în natură prin livrarea unor produse cu lipsuri calitative, ci abia atunci cînd în urma remedierii sau înlocuirii, produsele corespund din punct de vedere calitativ.

Cît privește aspectul economic, nu vedem de ce ar trebui considerată îndeplinită obligația de livrare în momentul predării produselor cu lipsuri calitative, de vreme ce unitatea beneficiară **nu le poate folosi**, ele devenind utile scopului pentru care au fost achiziționate abia ulterior, pe măsura remedierii sau înlocuirii lor. Dacă s-ar accepta soluția contrară, s-ar ajunge la concluzia paradoxală ca unitatea furnizoare să fie considerată eliberată de obligația prin livrarea unor produse calitativ necorespunzătoare, care nu satisfac necesitățile și exigențele unității beneficiare și ale economiei naționale.

Mai mult decît atît, Remedierea sau înlocuirea produselor necorespunzătoare calitativ implică uneori, o perioadă de timp substanțială. Din această pricină, unitatea beneficiară se poate vedea în situația de a nu-și putea îndeplini la termen obligațiile contractuale asumate față de proprii săi beneficiari. Asemenea neîndepliniri pot ocaziona pretenții la penalități sau daune. Poate opune, cu succes în acest caz unitatea beneficiară, din primul contract, pretențiilor propriilor săi beneficiari, faptul că remedierea sau înlocuirea produselor de care n-a dispus la termen a implicat o anumită perioadă?

Socotim că nu, deoarece acești beneficiari sînt terți față de primul contract, iar dreptul lor la penalități sau daune nu poate fi afectat de înțelegerea la care au ajuns părțile din primul raport contractual în ceea ce privește remedierea sau înlocuirea produselor livrate cu lipsuri calitative.

De pildă, oțelul necesar fabricării unor motoare trebuia livrat, conform contractului, la 30 martie 1983. În raport cu acest termen, beneficiarul din primul raport contractual s-a obligat să livreze motoarele beneficiarilor săi la 30 iunie 1983, ciclul de fabricație și de montaj fiind de 3 luni. Oțelul primit la 30 martie 1983 fiind necorespunzător calitativ, a fost înlocuit, conform convenției intervenite între părți abia la 30 aprilie 1983. Din această cauză motoarele contractate au fost livrate beneficiarilor cu întârziere de o lună, întârziere pentru care beneficiarul

Supliment la

nr. 18 1983

Revista
ECONOMICA

din primul contract a fost obligat să plătească penalități. În ipoteza în care s-ar considera obligația primului furnizor îndeplinită la 30 martie 1983, când a livrat oțelul cu lipsuri calitative, beneficiarul din acel contract ar urma să suporte definitiv penalitățile convenite beneficiarilor săi pentru livrarea motoarelor cu o întârziere de o lună, soluție după părerea noastră, inacceptabilă, întrucât întârzierea menționată s-a datorat exclusiv furnizorului de oțel.

Deci, concluzia care se impune este că, în cazul produselor ce prezintă vicii aparente, obligația de livrare a produselor refuzate la recepție se consideră îndeplinită pe data înlăturării lipsurilor calitative prin înlocuirea sau remedierea produselor.

Această consecință nu se produce atunci când, prin efectul remedierii, produsele nu sînt aduse la parametrii calitativi contractuali, ori când produsele livrate, în loc să fie remediate sau înlocuite, sînt declassate.

Ca urmare declassării, părțile convin în sensul ca produsele cu lipsurile calitative livrate de unitatea furnizoare să fie încadrate la o categorie inferioară prevăzută de actele normative ce reglementează însușirile calitative pe care trebuie să le întrunească produsele respective. În urma declassării rezultă un produs diferit de cel contractat, nu se poate pune problema de a se considera îndeplinită obligația de livrare asumată prin contract.

Socotim neîntemeiată susținerea că, prin însăși convenția de declassare, părțile au înțeles să modifice contractul prin adaptarea obiectului său la nivelul de calitate al produselor declassate. Convenția de declassare nu produce asemenea efecte. În primul rînd, pentru motivul că intervine după executarea defectuoasă a obligației de livrare. În al doilea rînd, declassarea se face în interesul unității furnizoare care, în acest fel, ajunge în situația de a încasa valoarea reală a produselor livrate cu lipsurile calitative și de a evita cheltuielile pe care le implică returnarea produselor. În al treilea rînd, prin convenția de declassare, unitatea beneficiară nu renunță la primirea produselor prevăzute în contract și care îi sînt necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale de plan.

I. ICZKOVITS

Răspunderea pentru mărfurile cîntărite de furnizor pe cîntar recunoscut de C.F.R.

Ținînd seama de complexitatea elementelor care caracterizează litigiile cu privire la lipsurile constatate la destinație, practica arbitrală a arătat că acestea se datoresc culpei unuia din cei trei participanți la circulația mărfurilor și anume: furnizorul-expeditor, cărăușul și beneficiarul-destinatar, a doi dintre ei sau a tuturor.

Deoarece sarcina de a lua toate măsurile în scopul asigurării integrității mărfurilor revine tuturor celor care participă la circulația produselor, culpa acestora pentru lipsurile cantitative constatate este foarte greu de dovedit.

Ceea ce s-a stabilit în primul rînd este faptul că transporturile ajung la destinație cu lipsurile nu numai în cazul în care mijlocul de transport sau încărcătura în vrac poartă urme de violare ci și în cazurile în care acestea au ajuns intacte.

Cele două situații au consecințe diferite în ce privește posibilitatea ca lipsurile să fie datorate uneia sau alteia dintre părți.

Astfel în primul caz, există posibilitatea ca lipsurile să se fi produs pe timpul transportului, deci în perioada cînd mărfurile erau în paza cărăușului.

În al doilea caz este mai greu să se aprecieze dacă lipsurile se datoresc furnizorului, cărăușului ori destinatarului.

Pentru a se stabili această trebuie să se analizeze modul în care se prela marfa de către cărăuș de la furnizor și modul de ridicare a mărfurilor de la cărăuș de către beneficiarul-destinatar.

Analiza acestor modalități poate da naștere la diferite situații care pot duce la concluzia că lipsurile au fost provocate din culpa unuia din cei trei participanți la circulația mărfurilor.

De exemplu, dacă mărfurile sînt obligatorii la cîntărire, sînt motive să se presupună că lipsurile s-au produs pe parcurs din culpa cărăușului.

În situația în care mărfurile nu sînt obligatorii la cîntărire și nici nu au fost cîntărite de cărăuș s-ar putea trage concluzia că lipsurile se datoresc culpei furnizorului-expeditor.

Potrivit art. 23 alin. I și II din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, în cazul în care furnizorul-expeditor nu respectă dispozițiile din capitolul II al regulamentului referitoare la recepția și determinarea cantitativă a mărfurilor expediate, produsele circulă pe răspunderea lui, fiindu-i opozabile actele întocmite de beneficiar, cu respectarea dispozițiilor H.C.M. nr. 941/1959, la verificarea mărfurilor primite.

Deci furnizorul este acela care trebuie să dovedească că lipsurile constatate la destinație se datoresc culpei cărăușului sau beneficiarului.

Într-o speță furnizoarea a livrat beneficiarei cantitatea de 40.000 kg concentrat de cupru în două transcontainere.

Pe scrisoarea de trăsură s-a menționat că încărcătura a fost stropită cu var.

Dintr-o eroare vagonul a fost descărcat în Stația C.F.R. Alba Iulia, unde după observarea erorii cele două transcontainere au fost așezate într-un alt vagon și expediat la destinație.

Aici, în prezența unui delegat de la stație și a unui delegat neutru se procedează la cîntărirea vagonului constatîndu-se o lipsă de 3100 kg concentrat, motiv pentru care beneficiara refuză la plată c/v acestuia.

Prin acțiune, reclamanta furnizoare a solicitat obligarea părții beneficiare la plata prețului produsului livrat (concentrat) și refuzat la plată pe motivul constatării unor lipsurile cantitative.

Părțile beneficiară a chemat în garanție cărăușul.

Soluționînd litigiul, Arbitrajul a respins acțiunea pe baza prezumției prevăzută de art. 23 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, potrivit căreia lipsa provine de la furnizor, prezumție determinată de lipsa actului de autorecepție.

Împotriva acestei hotărîri reclamanta furnizoare a formulat cerere de reexaminare, depunînd ca act nou procesele verbale de autorecepție, considerînd că prin îndeplinirea operațiunii de autorecepție se înlătură prezumția amintită, cerere de reexaminare care a fost admisă de organul arbitral.

În speță prin îndeplinirea operațiunii de autorecepție se înlătură prezumția de culpă ce s-a reținut în sarcina furnizorului, predarea cantității de 40.000 kg. concentrat către cărăuș fiind confirmată și prin cele două scrisori de trăsură din care rezultă că stația C.F.R. a preluat două transcontainere cu cîte 20.000 kg fiecare, încărcăturile avînd suprafața stropită cu var.

Predarea în bună regulă, cu nivelul încărcăturii marcat rezultă și din faptul că vagonul cu cele două transcontainere a fost preluat de cărăuș.

Potrivit art. 26 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, primirea transportului creează prezumția că el este în ordine, inclusiv marcajul, în caz contrar, conform art. 27 din același regulament, cărăușul are dreptul să refuze primirea mărfurilor spre transport.

Prin urmare credem că, chiar în situația în care procesul verbal de autorecepție nu ar fi însoțit transportul, există prezumția de preluare în bună regulă, a mărfii spre transport, pentru că altfel cărăușul așa cum am arătat, avea obligația să refuze transportul.

Mai mult, cantitatea declarată de furnizor a fost stabilită pe cîntar recunoscut de C.F.R., cărăușul avînd potrivit art. 12(10) din T.L.M. posibilitatea de a verifica exactitatea greutății declarate în scrisoarea de trăsură și dreptul de a aplica penalități pentru declarații false.

Conform art. 39 din regulamentul cărăușul răspunde de cantitatea stabilită pe cîntărele recunoscute de el, înscrisă în documentele de transport.

Așa cum am arătat, la destinație cărăușul a predat în prezența delegatului stației și a unui delegat neutru cele două transcontaineri fără marcajele cu var.

Acest fapt determină prezumția că lipsurile s-au produs pe parcurs din culpa cărăușului.

Chiar dacă produsul în speță nu este obligatoriu la cîntărire credem că răspunderea cărăușului nu este limitată doar la transportul mărfurilor a căror cîntărire este obligatorie.

Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, în art. 23 alin. ultim prevede că dacă încărcătura în vrac poartă la destinație urme de violare, cum a fost cazul în speță, prima, până la proba contrară, prezumția că lipsurile s-au produs pe parcurs din culpa cărăușului.

Fără de cele arătate mai sus soluția de admitere a acțiunii și de obligare a cărăușului la plata, cu titlu de daune, a contravalorii produselor constatate lipsă, este temeinică, hotărîrea fiind menținută și prin Decizia P.A.S. nr. 1598/1982.

Rezultă deci că în ipoteza în care la expediție nu au fost respectate prevederile regulamentului aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, cu privire la recepție, sau la determinarea cantitativă, iar pe de altă parte beneficiarul destinatar a încheiat la destinație acte de constatare a lipsurilor în conformitate cu dispozițiile regulamentului, furnizorul trebuie să dovedească culpa cărăușului sau a beneficiarului.

Cărăușul răspunde pentru lipsurile constatate la destinație chiar dacă mărfurile livrate nu sînt obligatorii la cîntărire, dacă vagoanele au ajuns cu urme de violare, scurgeri, avarii.

Această precizare în practica arbitrală duce la o corectă stabilire a răspunderii părții în culpă pentru lipsurile cantitative ale mărfurilor transportate.

Georgeta NEGREANU

Efectele neomologării produselor

Potrivit art. 23 alin. 2 din Legea nr. 7/1977 „disciplina tehnologică se realizează prin desfășurarea producției potrivit documentației de execuție și procesului tehnologic omologat”. După cum rezultă, unitatea producătoare nu poate introduce în fabricație de serie produsele care nu au fost omologate. Pe planul relațiilor contractuale, această interdicție a legii, prin imposibilitatea de executare pe care o generează, devine o împrejurare exoneratoare de răspundere contractuală pentru unitatea furnizoare. Neomologarea produselor implică, în consecință, receptarea unor principii ale răspunderii contractuale pentru precizarea trăsăturilor și limitelor sale.

O primă precizare a practicii arbitrale în această privință o constituie sfera noțiunii de produse supuse omologării. Vor fi supuse omologării produsele noi, precum și acele produse care urmează să se realizeze în alte condiții tehnice, cu noi tehnologii etc. Astfel, s-a admis exonerarea de răspundere pentru nelivrare întrucît, centrala întreprinderii furnizoare a considerat că, produsele realizîndu-se pe capacități noi de producție sînt asimilate produselor reproiectate și urmau să fie omologate după producerea obișnuită. (Decizia P.A.S. nr. 3493/1982).

Spre a exonera de răspundere, neomologarea produselor trebuie să provină din cauze exterioare activității unității furnizoare. Aceasta presupune îndeplinirea tuturor

acțiunilor ce-i reveneau întreprinderii producătoare pentru obținerea omologării, cum ar fi înaintarea documentației tehnice, realizarea unor experimentări necesare ș.a. Îndeplinirea tuturor acestor acțiuni trebuie să fie temeinic fundamentată, încît să permită analiza necesară pentru omologarea produselor. Intocmirea unor documentații tehnice incomplete, predarea acestora cu întîrziere, adică îndeplinirea formală, insuficientă a obligațiilor unității producătoare legate de omologare nu poate scuti de răspundere.

După aprobarea omologării produselor, exonerarea de răspundere a unității furnizoare se prelungește cu încă o perioadă corespunzătoare ciclului de fabricație. Pentru calcularea penalităților de întîrziere se exclude pe lîngă perioada anterioară omologării și durata ciclului de fabricație (Decizia P.A.S. nr. 187/1983). Prin durata ciclului de fabricație ajungîndu-se la sfîrșitul anului de plan, unitatea furnizoare nu datorează penalități de întîrziere, ci numai penalități de neexecutare. (Decizia P.A.S. nr. 3087/1982). Perioada posteroară omologării pentru care unitatea furnizoare este scutită de răspundere însă, ar trebui raportată la toate operațiunile pe care le cere pregătirea fabricării produsului. Uneori, chiar din modul în care a fost omologat produsul apar cerințe noi sub aspectul aprovizionării cu materii prime, proiectare etc. — ceea ce implică un anumit interval de organizare a producției. Recunoașterea utilității acestui interval rezultă și din prevederile art. 27 lit. a — Legea nr. 7/1977 potrivit căreia introducerea în fabricația de serie a produselor omologate se realizează după ce „au fost luate toate măsurile tehnico-materiale și organizatorice pentru asigurarea calității produsului”.

Dacă ministerul de specialitate a decis continuarea experimentărilor în vederea omologării și după sfîrșitul anului de plan, unitatea furnizoare este scutită și de răspundere pentru neexecutare (Decizia P.A.S. nr. 234/1978).

O soluție nouă în privința consecințelor neomologării produselor pînă la termenul de livrare a fost adusă de Decizia P.A.S. nr. 3493/1982. Unitatea furnizoare pîrită a fost exonerată de răspundere întrucît nu a livrat unității beneficiare în contractul în care termenul expirase, spre a-și realiza obligațiile curente către alți beneficiari pentru care termenele de livrare nu erau încă expirate. Prin decizia menționată se realizează o aplicare novatoare a principiului imputației livrării între unitățile economice în temeiul căreia prin cantitatea livrată se consideră acoperită, în primul rînd, obligația cea mai recentă.

Astfel se limitează deficiențele generate de nelivrare la perioada în care s-au produs, se asigură desfășurarea normală a activității curente. Aceste cerințe se regăsesc și în situația în care după omologare, pînă la sfîrșitul anului de plan, unitatea producătoare nu mai poate livra decît unor beneficiari. Orientarea unității furnizoare spre executarea prioritară a obligațiilor contractuale curente corespunde cerințelor economice exprimate prin ordinea imputației livrării.

Consecințele neomologării produselor pe planul relațiilor contractuale se produc în cadrul reglementărilor generale referitoare la contractele economice. Dacă prin neomologare s-a depășit termenul contractual, de pildă, livrarea produselor se va mai putea realiza numai cu acordul prea-

labil al unității beneficiare, potrivit art. 40 lit. b din Legea nr. 71/1969. Altfel, întârzierea omologării ar produce alte deficiențe în activitatea unității beneficiare prin apariția de stocuri supranormative. Depășirea perioadei prevăzute în repartitie datorită neomologării produselor presupune emiterea unei noi repartitii, în vederea livrării în noul an de plan. Soluția se impune în temeiul distincției dintre repartitii — act de planificare — și decizia de omologare a produselor. Neomologarea produselor generează doar o imposibilitate de executare, fără a influența repartitia. Dacă prin întârzierea omologării se ajunge într-un alt an de plan, coordonatorul de balanță urmează să aprecieze oportunitatea emiterii unei noi repartitii corespunzătoare.

M. PASCU

Raporturi de muncă

Contribuția răspunderii contravenționale la asigurarea legalității în cadrul raporturilor juridice de muncă

Răspunderea contravențională constituie numai o formă a răspunderii administrative. În cadrul subordonării lor ierarhice unitățile socialiste, ca persoane juridice, precum și organele lor de conducere, poartă o răspundere administrativă față de organele superioare, care se poate concretiza în măsuri de constrângere, fără ca acestea să aibă caracterul unor sancțiuni contravenționale sau disciplinare. De exemplu, nerespectarea unor norme privind disciplina de plan sau financiară poate justifica suspendarea acordării unor credite, blocarea fondurilor la unitățile bancare etc.

Există un număr relativ mare de dispoziții legale care califică drept contravenții și le sancționează ca atare încălcări ale unor obligații din conținutul raporturilor juridice de muncă. Ponderea cea mai importantă revine reglementării contravențiilor în domeniul protecției muncii, ținându-se seama că apărarea eficientă a vieții și sănătății celor ce muncesc — ca valori sociale supreme — implică o mobilizare a tuturor formelor răspunderii. Sediul materiei îl constituie, desigur, prevederile din Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 2494 din 31 decembrie 1969, care acordă un spațiu larg stabilirii și sancționării contravențiilor în domeniul protecției muncii. Dar ar însemna să avem o imagine cu totul necorespunzătoare asupra sferei acestor reglementări, dacă ne-am limita numai la dispozițiile acestei hotărâri. Datorită complexității ei, protecția muncii reclamă să se țină seama, în vederea realizării finalității ei, de multe alte reglementări cu un obiect apropiat sau care se interferează cu măsurile de tehnică a securității; astfel sînt dispozițiile referitoare la asigurarea igienei, preveniri și combaterii bolilor transmisibile; prevenirea și stingerea incendiilor; regimul materialelor explozive etc.

Dispoziții care merită să fie reținute deosebi, în legătură cu tema în discuție, sînt cele din art. 7 al H.C.M. nr. 3494/1969, care prevăd: „Neaducerea la îndeplinire la termenele fixate a măsurilor dispuse prin procesele verbale întocmite de către organele inspecției de stat pentru protecția muncii, a celor prevăzute în contractele colective sau stabilite prin ordinele și dispozițiile organelor ierarhice superioare, constituie contravenție și se sancționează cu amendă prevăzută pentru nerespectarea normelor de protecție a muncii în îndeplinirea cărora au fost dispuse acele măsuri”.

Printr-un alt act normativ — Legea nr. 24 din 5 noiembrie 1976 — sînt sancționate contravențional recrutarea forței de muncă fără autorizația eliberată de către direcția pentru probleme de muncă și ocrotiri sociale; necomunicarea de către unități a schimbărilor intervenite în necesarul forței de muncă; neafișarea de către unități a posturilor vacante; încălcarea de către persoanele apte de muncă, care nu sînt încadrate, a obligației de a se înscrie la direcțiile pentru probleme de muncă și ocrotiri sociale sau la oficiile acestora etc.

Menționăm, de asemenea, că sînt calificate contravenții și sancționate, pierderea, degradarea ori distrugerea de către titular a carnetului de muncă; încheierea de către unitate a contractului de muncă fără prezentarea de către titular a carnetului de muncă și neîntocmirea în termenul legal a carnetului de muncă pentru cei ce se încadrează pentru prima dată; neînregistrarea în carnetul de muncă, fără motive temeinice, a schimbărilor intervenite în situația titularului și neeliberarea carnetului de muncă la data încetării raporturilor de muncă etc.

O categorie aparte o formează acele acte normative, care reglementînd anumite domenii, sancționează contravențional neîndeplinirea sau îndeplinirea necorespunzătoare a unor atribuții de serviciu. Astfel, sînt sancționate contravențional faptele de încălcare a normelor privind calitatea produselor și serviciilor cum sînt: livrarea de produse respinse sau sustrase controlului, neasigurarea aparatului de măsură și control, neefectuarea recepției produselor, neasigurarea condițiilor pentru menținerea integrității și calității produselor etc. (art. 81 al Legii nr. 7 din 1 iulie 1977 a calității produselor și serviciilor). Tot astfel constituie contravenții, în domeniul construcțiilor, emiterea notelor de comandă pentru întocmirea proiectului lucrărilor cu date greșite, nerespectarea prescripțiilor tehnice în proiectare și în execuție, neaducerea la îndeplinire a indicațiilor date de către organele Inspecției de stat în construcții, nesupravegherea execuției, neexecutarea controlului lucrărilor etc. (art. 79 A al Legii nr. 8 din 1 iulie 1977 privind asigurarea durabilității, siguranței în exploatare, funcționalității și calității construcțiilor).

Ceea ce trebuie să fie remarcat, înainte de orice, este **relația dialectică dintre interesele generale și interesele personale**, în conținutul acestor dispoziții, ceea ce justifică însăși folosirea acestei instituții specifice dreptului administrativ, pe care o reprezintă răspunderea contravențională. De foarte multe ori — iar un exemplu dintre cele mai elocvente îl constituie protecția muncii — este foarte greu de trasat o graniță între interesele generale și interesele personale. Totodată, ceea ce ar părea că aparține originii interioare din fiecare unitate, conținutului raporturilor juridice de muncă, obligațiilor persoanei ca membru al colectivului de muncă, are, în concepția legiuitorului o semnificație mult mai largă, în considerarea intereselor majore ale construcției socialiste. Răspunderea disciplinară nu oferă mijloacele suficiente pentru apărarea energică a acestor interese generale; este necesară intervenția răspunderii contravenționale sau chiar a răspunderii penale.

Această coexistență a **intereselor generale cu drepturile personale, a ordinii interioare și ordinii de drept generale** justifică și **cumulul formelor răspunderii juridice**.

Este adevărat că s-au exprimat unele nedumeriri cu privire la posibilitatea ca unul și același fapt să constituie infracțiune și abatere, fiecare din acestea presupunînd prin definiție, un pericol social diferit. S-a mai arătat că practic, cel care execută o pedeapsă privativă de libertate nu poate executa, concomitent, și sancțiunea disciplinară, deoarece i s-a desfășurat contractul de muncă, astfel încît numai în cazul aplicării unei amenzi penale, se poate aplica și această ultimă sancțiune.

Aceste obiecțiuni, rezerve și nedumeriri nu ni se par totuși întemeiate. Opinia dominantă este aceea privind admisibilitatea cumulului formelor răspunderii, atît pentru că este uneori expres prevăzută în cuprinsul actelor normative (art. 28 alin. 1 din Legea nr. 59/1968 privind comisiile de judecată), cît și deoarece, chiar în lipsa unor atare prevederi, ea decurge, în mod obiectiv, din **natura proprie a fiecărei categorii de răspundere, din obiectul și funcțiile**

ei. Gradul de pericol social constituie un criteriu de diferențiere — el acționează, de exemplu, atunci când deosebim răspunderea contravențională de cea penală — dar nu reprezintă unicul criteriu. Abaterea disciplinară se deosebește de fapta penală, nu numai prin gradul de pericol social — există cazuri când aceeași faptă, sancționată numai cu amendă, poate justifica, în împrejurări concrete, desfacerea disciplinară, a contractului, cea mai gravă dintre sancțiunile disciplinare, ci și prin aceea că cele două încălcări a normelor de conduită obligatorii afectează **interese distincte, valori sociale diferite, categorii aparte de relații sau raporturi sociale.**

Problema care își așteaptă încă rezolvarea optimă — pentru aducerea la îndeplinire a măsurilor adoptate la Conferința Națională a P.C.R. din 7—9 decembrie 1977 — este aceea a delimitării, în cadrul acțiunilor de sistematizare și perfecționare a legislației, a răspunderii contravenționale, disciplinare și penale. Nu este nici o îndoială că, deși în considerarea funcției de prevenire, legislația noastră, în cuprinsul unor acte normative mai recente (art. 18 și 19 din Decretul Consiliului de Stat nr. 400/1981), a mai recurs la incriminarea unor fapte de pericol social ridicat, săvârșite în legătură cu executarea muncii, frecvența, în practică, a unor atare infracțiuni, este mai redusă. Măsura în care răspunderea contravențională trebuie să-și exercite acțiunea în domeniul raporturilor de muncă ridică însă mai multe întrebări, în căutarea soluțiilor optime. Se pare că se definește tendința — pe care o socotim de natură să influențeze pozitiv reglementările existente — de a micșora sfera faptelor calificate contravențiv, lărgindu-se cimpul de acțiune a răspunderii disciplinare. Un exemplu în această privință îl reprezintă Legea nr. 71/1969 a contractelor economice, care aduce ca element nou și faptul că nu se face pur și simplu trimitere la abaterea sau răspunderea disciplinară în general, ci — spre deosebire de ceea ce constituie regula în dreptul comun al muncii — precizează fiecare sancțiune aplicabilă unor abateri arătate concret în textul legii. De exemplu „lansarea în fabricație de produse care nu asigură desfacerea prin contracte“ atrage desfacerea disciplinară a contractului de muncă, pe cind „neluarea măsurilor de realizare a obligațiilor contractuale asumate de către părțile contractante“ este sancționată cu retrogradarea în funcție sau categorie (art. 94 din lege).

Așa cum se arată cu toată claritatea în documentele programatice ale partidului nostru sporirea rolului colectivelor de oameni ai muncii în prevenirea și combaterea abaterilor și încălcărilor de lege, participarea lor directă, nemijlocită atât la elaborarea legilor, cât și la aplicarea lor, vor „asigura promovarea într-un mod nou, superior, a concepției clasei muncitoare despre umanismul revoluționar, dreptate și adevăr, etică și echitate, despre ocrotirea valorilor de bază ale societății noastre“.

asist. univ. Dan DROSU ȘAGUNA

Revocarea, recuzarea și abținerea membrilor comisiilor de judecată

Potrivit prevederilor art. 10 din Legea nr. 59/1968, membrii comisiei de judecată care nu justifică încrederea ce li s-a acordat pot fi revocați de cei care i-au ales. Întrucât membrii comisiilor de judecată constituite în unitățile socialiste de stat și în organizațiile cooperatiste se aleg dintre persoanele încadrate cu contract de muncă și (sau) dintre membrii cooperatori după caz, de către adunările generale ale oamenilor muncii sau a reprezentanților acestora, potrivit prevederilor art. 1, 2, 3 și 5 din legea citată, urmează că și revocarea lor reprezintă o operațiune ce intră în atributul aceluiași organe colegiale ce reprezintă forma superioară de realizare a autoconducerii muncitorești, astfel cum sint denumite de art. 62 din Legea nr. 5/1978, adunările generale ale oamenilor muncii (și a

reprezentanților acestora). Atât alegerea membrilor comisiilor de judecată, cât și revocarea lor au fost considerate ca expresii ale democrației socialiste (Sanda Ghimpu, Gheorghe Moharu, Op. cit. p. 56).

Legea nu cuprinde nici o dispoziție referitoare la revocarea membrilor delegați care întregesc completul de judecată, atunci când are de soluționat litigiul de muncă privind persoanele titulare ale unui contract de muncă indiferent de natura acestuia. Deoarece persoanele astfel delegate au același statut juridic cu ceilalți membri aleși ai comisiei de judecată prevederile art. 10 din Legea nr. 59/1968 se vor aplica în mod corespunzător, revocarea lor fiind de atributul organelor care i-a delegat, adică conducerea unității și respectiv comitetul sindicatului. Aceste organe sint singurele care au competența de a considera în momentul delegării, dacă persoanele delegate au pregătirea corespunzătoare și se bucură de o reputație neștirbită și tot în căderea lor stă aprecierea eventualei comportări ce nu mai justifică încrederea acordată celor în cauză, fapt care conduce la revocarea lor.

● **Recuzarea membrilor comisiilor de judecată.** Legea nr. 59/1968 nu cunoaște instituția recuzării din dreptul procesual civil și penal. Legea cuprinde însă o dispoziție în art. 52, potrivit căreia prevederile sale referitoare la procedură se completează, în mod corespunzător, cu normele procedurale din dreptul comun. În aplicarea acestei prevederi legale, Plenul Tribunalului Suprem, prin Decizia de îndrumare nr. 10/1970, a statuat că în cazul judecării litigiilor patrimoniale, dispozițiile Legii nr. 59/1968 se completează cu dispozițiile Codului de procedură civilă; în cazul judecării litigiilor de muncă cu normele din Codul muncii sau din actele normative referitoare la astfel de litigii, întregite cu prevederile Codului de procedură civilă; în cazul judecării abaterilor de la regulile de conviețuire socială ori a unor fapte prevăzute de legea penală, cu dispozițiile Codului de procedură penală. Făcînd aplicarea, în mod corespunzător și ținînd seama de natura acestui organ de jurisdicție, a normelor procesuale din dreptul comun vom conchide că atunci cînd în fața comisiei de judecată se află pricina în care una din părți cere recuzarea (îndepărtarea) unuia sau mai multor membri (aleși sau delegați) din completul de judecată pe motiv de imparțialitate se va proceda în modul următor. Partea va depune o cerere scrisă în care va arăta motivele ce o îndritulesc să solicite îndepărtarea din complet a membrului sau membrilor pe care îi consideră părțimitori în darea soluției. Cererea poate fi formulată și oral, caz în care solicitarea și motivarea sa vor fi consemnate în procesul-verbal de ședință. Cererea de recuzare se soluționează de urgență de către comisie. Cu titlu de exemplu, evidențiem unele motive ce îndritulesc recuzarea, inspirîndu-ne din prevederile art. 27 Cod. proc. civ.: atunci cînd un membru al completului a făcut referatul pe baza căruia a fost emisă decizia de impunere sau a făcut verificarea gestionară și a constatat paguba; în cazul cînd membrului a cărui recuzare se cere i-ar reveni răspunderea materială dacă se admite cererea părții; în situația cînd un membru al comisiei sau sotul său, ori ascendentii sau descendenții săi au vreun interes în soluția ce ar putea fi dată în pricina respectivă; dacă între parte și membru a fost o judecată penală în timp de 5 ani înainte de recuzării; dacă și-a afirmat părerea anterioară cu privire la pricina ce se judecă; dacă a primit de la una din părți daruri sau făgăduieli de daruri ori altfel de îndatoriri etc. (vezi în acest sens art. 27 Cod. proc. civ.).

Membrul ales a cărui recuzare s-a cerut și s-a admis de comisie, va fi înlocuit cu unul din ceilalți doi membri care nu făceau parte inițial din completul format pentru judecarea acelei cauze.

Membrul delegat recuzat va fi înlocuit de organul competent cu un alt delegat. Această posibilă împrejurare constituie încă un argument în admiterea tezei potrivit căreia este util și recomandabil pentru conducerea unității și comitetul sindical să delege fiecare mai multe persoane deodată, urmînd ca în completul de judecată să intre însă numai cite un delegat al fiecărui organ.

Socotim că și cu privire la alcătuirea completelor de judecată a acestui organ de jurisdicție își găsește aplicare prevederea art. 26 Cod. proc. civ., potrivit căreia judecătorul însăși poate propune abținerea sa. În cazul de față abținerea poate fi propusă de membrul ales ori de persoana delegată și se judecă de comisie.

În ambele situații, adică în caz de recuzare sau de abținere, este recomandabil ca judecata în fond să albească loc în aceeași zi, bineînțeles după ce comisia s-a pronunțat cu privire la aceste chestiuni prealabile.

În cazul în care comisia de judecată are numai competența de a încerca împăcarea părților, recuzarea sau abținerea nu au nici o rațiune, dat fiind că organul de jurisdicție nu are a se pronunța asupra pricinii.

dr. C. JORNEȘCU

Cooperare internațională

Executarea silită a debitorilor

Executarea silită împotriva persoanelor fizice pentru plata impozitelor, taxelor neachitate în termen și a creanțelor bănești ale organizațiilor socialiste, este reglementată prin Decretul nr. 221/1960 completat prin Decretul nr. 679/1969 publicat în Buletinul Oficial partea I, nr. 106 din 7 octombrie 1969.

Potrivit art. 3 din Decret, nr. 221/1960 organele financiare pot executa orice creanțe care au ca obiect sume cvenite direct bugetului de stat, precum și creanțele de orice valoare ale instituțiilor bugetare.

Executarea silită a creanțelor trebuie făcută în termenul de prescriere care este prevăzut pentru orice fel de creanțe în mod diferit. Astfel, pentru executarea silită a impozitelor și taxelor datorate statului, termenul de prescriere este de 5 ani (art. 45 Decret nr. 221/1960).

În cazul despăgubirilor pentru pagubele aduse proprietății socialiste prin infracțiuni, în același articol se arată că: „prescripția dreptului de a cere executarea silită se suspendă pe timpul cât debitorul nu are venituri sau alte bunuri urmăribile. Lipsa veniturilor sau a altor bunuri urmăribile se constată prin procese verbale de insolvabilitate, încheiate potrivit dispozițiilor H.C.M. emise în vederea executării prezentului decret”. Interpretarea de rutină care se dă aplicării acestei prevederi legale este aceea, că prin extenso termenul de prescriere de 5 ani pentru executarea silită a impozitelor și taxelor datorate statului, se aplică și în cazul despăgubirilor pentru pagubele aduse proprietății socialiste prin infracțiuni, fapt care nu este în spiritul prevederii acestui decret, întrucât pentru acest fel de creanțe nu este prevăzut nici un termen de prescripție.

Intocmirea proceselor verbale de insolvabilitate și evidența lor este reglementată prin art. 68 din H.C.M. nr. 792/1960 pentru aplicarea Decretului nr. 221/1960. Potrivit acestor reglementări debitul respectiv se dă la scădere trecându-se în evidență specială, urmînd a fi urmărit cel puțin o dată pe an. Termenul cit trebuie să fie ținut debitul în evidență specială nu este stipulat în reglementările legale, de unde rezultă că în asemenea cazuri nu poate interveni prescripția. Ținerea debitului în evidență specială și urmărirea lui, trebuie să se facă pînă în momentul cînd sint epuizate toate posibilitățile de încasare.

Grigore OLĂNESCU

Agenda secretarului de consiliu popular

Actele consiliilor populare - Decizia

Constituția și Legea organică a consiliilor populare conferă comitetelor și birourilor executive ale consiliilor populare competența ca, în exercitarea atribuțiilor, să emită decizii. Se consacră astfel faptul că voința organelor locale ale administrației de stat se materializează în acte administrative, de regulă în formă scrisă, în limitele competenței lor, pe baza și pentru executarea legilor, în scopul de a crea raporturi juridice cu caracter general sau concret, prin care se creează, modifică sau sting, drepturi și obligații.

Deciziile comitetelor și birourilor executive ale consiliilor populare fiind acte administrative au, în consecință, caracteristicile acestei categorii de acte, după cum urmează: sint acte juridice; se emit pe baza și în executarea legilor; sint obligatorii în unitățile administrativ-teritoriale în care sint alese consiliile populare; emană de la un organ al administrației de stat; sint manifestări de voință juridică unilaterală.

Decizia administrativă — act juridic. Codul civil român (1864) nu cuprinde o definiție a actului juridic, noțiunea de act juridic fiind însă obiectul a numeroase cercetări din diferitele ramuri ale științei dreptului. Literatura juridică a conturat următoarele caracteristici actului juridic: o manifestare de voință, făcută cu intenția de a produce efecte juridice, în scopul, de a crea, a modifica sau stinge un raport juridic. Actul juridic poate interveni în raporturi sociale reglementate de diferitele ramuri ale dreptului. În funcție de ramura de drept ale cărei norme reglementează încheierea actelor juridice, acestea se clasifică în: acte de drept constituțional, de drept civil, de drept administrativ etc.

Condiții de legalitate. Pentru ca o decizie să poată produce efecte juridice, trebuie să îndeplinească următoarele condiții de legalitate:

- să fie emisă pe baza și în conformitate cu legile în vigoare;
- să fie emisă de comitetul (birou) executiv al consiliului popular în limitele competenței sale;
- să fie emisă în forma și cu procedura prevăzută de lege.

Obligativitatea și caracterul executoriu al deciziilor. Deciziile sint obligatorii pentru toți cetățenii, pentru toate organizațiile obștești și pentru organele de stat de pe unitatea administrativ-teritorială respectivă, ca o consecință a prezumției de legalitate de care se bucură actele administrative. Obligativitatea deciziei trebuie privită din mai multe puncte de vedere. Astfel, obligația organului emitent de a-și respecta propriile acte există numai dacă este vorba de acte de natură și forță juridică diferită. Exemplificînd, un comitet (birou) executiv al unui consiliu popular este obligat să-și respecte propriile decizii normative atunci cînd emite acte individuale ori săvîrșește acte materiale. Această obligație nu mai subzistă cînd organul local al administrației de stat adoptă un act normativ. Situația se prezintă identic și în cazul deciziilor cu caracter individual, o decizie nou adoptată și de aceeași natură cu cea emisă anterior, va avea valabilitate, decizia veche fiind considerată revocată prin emiterea unei noi decizii. Decizia nu devine realitate decît atunci cînd este executată. Caracterul executoriu al deciziilor este prevăzut de art. 60 din Legea nr. 57/1968. Aceasta presupune punerea în aplicare a deciziilor fără a fi necesară investirea lor cu formulă executorie. Există însă situații cînd dispozițiile unor acte normative prevăd obligația autorizării prealabile date de instanțele judecătorești, pentru ca actul administrativ să fie pus în executare, prin forța de constrîngere a statului. Este cazul prevăzut de art. 18 din Decretul nr. 144/1958, cînd o persoană fizică efectuînd o construcție sau amenajare fără

autorizație, deși somată de organul local al administrației de stat să o dezafecteze refuză, consiliul popular fiind obligat să ceară prin justiție, desființarea sau aducerea lucrărilor la starea inițială.

Redactarea deciziei. Redactarea deciziei trebuie să fie subordonată ideii de înțelegere. Astfel, exprimarea ideilor în textul deciziei trebuie să se facă într-un limbaj concis, clar, fără dezvoltări inutile. La redactare se vor folosi termeni de largă circulație ce sînt ușori accesibili întregii populații; cuvintele vor fi folosite în înțelesul lor propriu, etimologic, astfel cum sînt explicate în Dicționarul limbii române; ortografia trebuie să fie corectă. Semnele de punctuație nu pot fi puse la întimplare, întrucît pot conduce uneori la interpretări diferite. Decizia, indiferent de caracterul ei, normativ sau individual, trebuie să mai cuprindă: denumirea consiliului popular, numărul și data deciziei care se dau în ordinea cronologică din registrul de decizii; partea introductivă; dispozitivul.

Partea introductivă numită și preambul, cuprinde motivarea în fapt și drept, cu privire la problema ce se reglementează. Întrucît atribuțiile organelor administrației locale de stat sînt prevăzute, în principal, în Legea de organizare și funcționare a consiliilor populare, decizia va trebui să evoce ca temei legal Legea nr. 57/1968. În cazul în care deciziile comitetului executiv se emit în baza altor legi sau acte de nivel superior, în preambul se va menționa și actul respectiv.

Dispozitivul deciziei formulat pe articole, cuprinde măsurile cu caracter obligatoriu pentru reglementarea situației sau rezolvarea problemei. În cadrul elementelor de structură articolul reprezintă, în dispozitiv, — elementul structural de bază al proiectului de decizie, întregul cuprins al deciziei necesitînd cuprinderea în articole. Se exceptează preambulul care prin natura și funcția sa nu are conținut dispozitiv. Fiecare articol cuprinde, de regulă, o singură dispoziție; cînd o decizie conține un singur articol aceasta se exprimă prin cuvintele „articol unic”. Pentru identificare articolul se notează cu cifre arabe, după sistemul de numărătoare simplă, în ordine crescătoare, de la începutul textului pînă la sfîrșit.

În cazul deciziilor cu caracter individual care prin natura lor implică și folosirea unor căi de atac, în dispozitiv se va menționa și organul competent să soluționeze contestația, precum și termenul înăuntrul căruia, potrivit legii, se poate exercita calea de atac. În finalul dispozitivului se vor indica persoanele care au drept atribuție aducerea la îndeplinire a deciziei.

Potrivit art. 60 din Legea nr. 57/1968, deciziile se semnează de președinte și se contrasemnează de secretarul comitetului (biroului) executiv. În literatura juridică s-a pus problema dacă, în situația unei decizii ilegale a organului local al administrației de stat, secretarul acestuia are sau nu dreptul să refuze semnarea deciziei. Legea de organizare și funcționare a consiliilor populare prevede, în art. 62, că secretarul comitetului (biroului) executiv participă de drept la sesiunile consiliului popular, la ședințele comitetului sau biroului executiv, precum și la lucrările biroului permanent, cu drept de vot consultativ. Potrivit aceluiași articol, secretarul are obligația de a sesiza organului local al administrației de stat cazurile în care unele proiecte de hotărîri sau decizii nu întrunesc condițiile prevăzute de lege.

În situația în care decizia sau hotărîrea a fost totuși adoptată cu nerespectarea legii, secretarul comitetului (biroului) executiv este obligat să semneze avînd totodată obligația conf. art. 62 alineatul ultim din lege, să încuștăieze organul ierarhic superior. O soluție contrară ar însemna, așa cum pe bună dreptate se arată în literatura de specialitate, să i se recunoască secretarului un drept de veto împotriva actului adoptat de organul colegial, ceea ce nu este în concordanță cu intenția legiuitorului.

Publicitate. Aducerea la cunoștința celor interesați a măsurilor stabilite prin decizii constituie o latură importantă a activității organului local al administrației de stat. Forma de realizare a publicității este însă diferită. Astfel

deciziile cu caracter normativ se aduc la cunoștința populației prin publicare, afișare sau prin orice alt mijloc de publicitate. Pentru ca toți cetățenii să aibă posibilitatea să cunoască reglementările normative, adoptate de organul local al administrației de stat, Legea nr. 57/1968 prevede în art. 63 că în unitățile administrativ-teritoriale locuite și de populație de altă naționalitate decît cea română, deciziile se aduc la cunoștința celor interesați și în limba acelei naționalități.

Vasile ILIE

Practică arbitrală comentată

• LIPSA UNEI CLAUZE SPECIALE DE CALITATE CONSECINTE

Unitatea beneficiară a cerut obligarea unității furnizoare la plata de daune pentru prejudiciul produs în urma livrării unor țevi necorespunzătoare. Pentru soluționarea litigiului s-a constatat că, pîrta furnizoare a livrat țevi pentru construcții cu incluziuni nemetalice, defecțiuni care a cauzat prejudiciul. Prescripțiile de calitate interzic livrarea de țevi cu incluziuni nemetalice pentru cazane. În această situație, dacă unității beneficiare, în activitatea sa concretă, îi erau necesare țevi de construcții fără incluziuni nemetalice, trebuia să stăruie în vederea includerii unei clauze corespunzătoare în contract. Lipsind din contract o asemenea clauză, realizarea unor produse necorespunzătoare activității unității beneficiare a rezultat din propria sa superficialitate manifestată în faza încheierii contractului, ceea ce a dus la respingerea acțiunii în daune. (Dec. P.A.S. nr. 301/1983).

• OBLIGAȚIA DE REMEDIERE CUPRINS

Potrivit art. 38 din Legea contractelor economice produsele livrate cu lipsuri calitative sînt considerate nelivrate dacă unitatea furnizoare nu asigură remedierea sau înlocuirea lor, în termenul stabilit. Obligația de remediere, spre a genera obligația unității beneficiare de a plăti prețul, implică executarea tuturor operațiunilor prin care produsele devin calitativ corespunzătoare. De aceea, obligația de remediere nu poate fi considerată îndeplinită numai prin trimiterea reperelor de mobilă în vederea înlocuirii celor necorespunzătoare la recepție, montarea urmînd să fie efectuată de unitatea beneficiară. În situația dată, montarea pieselor a fost prevăzută într-un proces-verbal semnat de un gestionar al unității beneficiare, fără împuternicirea organelor de conducere. Drept urmare, nu se poate considera că unitatea beneficiară și-ar fi asumat obligația de montare, încît unitatea furnizoare să-și îndeplinească obligația prevăzută de lege numai prin trimiterea pieselor înlocuitoare. În consecință, s-a respins acțiunea unității furnizoare pentru obligarea unității beneficiare la penalități de întîrziere în plata prețului. (Dec. P.A.S. nr. 308/1983).

• OBLIGAȚIA DE JUSTIFICARE A NEPRIMIRII PRODUSELOR DUPĂ TERMEN

Potrivit art. 40 lit. b din Legea contractelor economice livrarea cu întîrziere se poate realiza numai cu acordul prealabil al unității beneficiare. Acest aspect al livrării după termen are doar rolul de a evita transporturi inutile în situații în care — livrîndu-i-se după termen, unitatea beneficiară ar fi în imposibilitate de a folosi produsele. Dacă unitatea furnizoare a expediat produsele fără a-i cere acordul prealabil, unitatea beneficiară nu este scutită de obligația dovedirii cauzelor de refuz a primirii produselor prevăzute de lege. Astfel, unitatea beneficiară a refuzat în trim. IV primirea produselor nelivrate la termenele contractuale din trim. II și III — întrucît nu i s-a cerut acor-

dul prealabil. În cursul soluționării litigiului, unitatea beneficiară a arătat că refuzul său s-a datorat existenței în stoc a unei cantități de produse ce depășea normativel. Această împrejurare nu poate justifica refuzul primirii produselor, întrucât unitatea beneficiară nu a dovedit că stocurile supranormative s-ar fi format prin livrarea cantității restante în contractul încheiat cu unitatea furnizoare reclamantă. Depășirea stocurilor în general, așa cum a fost invocată de unitatea beneficiară, putea avea și alte cauze decât întârzierea unității furnizoare. În consecință, unitatea beneficiară a fost obligată la plata produselor (Dec. P.A.S. nr. 386/1983).

● **OBLIGAȚIA UNITĂȚII FURNIZOARE DUPĂ RECEPȚIE. RĂSPUNDERE**

În principiu, potrivit art. 41 din Legea contractelor economice produsele și riscurile trec în patrimoniul unității beneficiare în momentul recepției. După momentul recepției, răspunderea unității furnizoare mai poate fi antrenată în legătură cu neîndeplinirea unei obligații asumate în mod expres. În soluționarea unei acțiuni a unității furnizoare s-a constatat că, prin procesul-verbal de predare, aceasta își luase obligația să asigure pe timpul transportului cu personalul său îngrijirea și paza animalelor livrate. Din procesul-verbal întocmit nu rezultă că însoțitorii animalelor ar fi devenit persoane încadrate la unitatea beneficiară, ci era vorba de o obligație distinctă asumată în momentul recepției de unitatea furnizoare. De aceea, unitatea beneficiară nu poate avea obligația de plată pentru animalele pierite prin deshidratare în timpul transportului — datorită lipsei de grijă a însoțitorilor — persoane încadrate la unitatea furnizoare. (Dec. P.A.S. nr. 343/1983).

● **OBLIGAȚII CONTRACTUALE ÎN DISCORDANȚĂ CU PROCESUL TEHNOLOGIC. RĂSPUNDERE**

Unitatea furnizoare s-a obligat prin contract să livreze geamuri cu caracteristici speciale (dimensiuni rigurose exacte, lipsa totală de asperități ș.a.). Pentru realizarea acestor produse, unitatea beneficiară i-a predat unității furnizoare modelele corespunzătoare. Totuși, produsele prezentate la recepție nu au corespuns clauzelor de calitate din contract, situație în care unitatea beneficiară a refuzat primirea și plata acestora, păstrindu-le în custodie. În acțiunea sa pentru obligarea unității beneficiare la primirea și plata

produselor, unitatea furnizoare arată că prin dotarea tehnică pe care o are și prin tehnologia utilizată nu avea posibilitatea realizării clauzelor din contract. În soluționarea litigiului, s-a arătat că, în conformitate cu art. 31 din Legea nr. 7/1977 unitatea producătoare în perioada de garanție are obligația să înlocuiască produsele necorespunzătoare „dacă nu se dovedește că deficiența de calitate nu îi este imputabilă”. Potrivit prevederii legale menționate, cauzele exoneratoare de răspundere se situează numai în exteriorul activității unității producătoare. Aceasta trebuia să-și organizeze procesul de producție pentru realizarea cerințelor speciale din contract ori să nu-și asume obligații ce depășeau condițiile tehnice existente. De aceea, s-a respins acțiunea unității furnizoare, urmînd a-și prelua produsele. (Dec. P.A.S. nr. 156/1983).

M. PASCU

Sub tipar:

SERVICIILE PUBLICE

Lucrarea tratează, în 12 capitole, competența, procedura și taxa de timbru, privind: ● transmiterea bunurilor (vînzări, succesiuni, donații) ● acte de stare civilă și autoritate tutelară ● impozite și certificate privind starea financiară ● permise și autorizații ● autentificări și legalizări de acte ● acțiuni judecătorești ● titluri executorii ● plîngeri și contestații ● servicii sociale și medicale ● servicii comunale și de spațiu locativ.

Întrebări și răspunsuri

● **COSTICĂ COMAN, Birlad.** — În situația în care unitatea la care v-ați transferat aplică un nivel de retribuție inferior nu poate să vă asigure decît o retribuție egală cu aceea avută anterior. Unitatea nu poate fi obligată să vă schimbe retribuția sau să vă plătească diferențele pentru trecut.

● **EMIL ARSENIE, Ploiești.** — În situația în care vi s-a desfăcut contractul de muncă în temeiul art. 130 alin. 1 lit. e din Codul muncii unitatea unde v-ați reîncadrat în mod legal v-a stabilit retribuția la nivelul de bază al funcției. Nu există nici o dispoziție în Legea nr. 57/1974 sau alt act normativ referitoare la retribuirea persoanelor încadrate în muncă în temeiul cărora ar fi putut să vă acorde altă retribuție, deși v-ați reîncadrat în termen de 90 de zile de la data desfacerii contractului de muncă.

● **DUMITRU FĂNUCĂ, Brașov.** — În raport de prevederile art. 16 alin. 4 din Legea nr. 57/1974, ale anexei nr. 5 la Decretul nr. 100/1979 și ale Decretului nr. 225/1980, în unitatea în care lucrați se poate acorda categoria a 7-a la lăcătuși mecanici și electricieni. Aceasta în cazul în care unitatea are lucrări de această categorie și a primit din partea organului administrativ ierarhic superior procentul de muncitori care pot fi încadrați la categoria a 7-a în meseriile respective. În consecință, numai unitatea sau organul administrativ ierarhic superior acestuia este în măsură să vă răspundă în mod concret la cele solicitate.

● **LUDOVIC BACS, Constanța.** — Operatorii de dană fac parte din categoria personalului operativ. Însărcinarea de către conducerea unității a

unor operatori de dană să execute atribuții corespunzătoare unor funcții administrative, tehnice sau economice de nivel mediu, nu are suport legal.

● **EMILIA ALEXA, Iași** — În situația relatată de dv., dacă postul de șef birou contabilitate este blocat potrivit dispozițiilor Decretului nr. 367/1980, nu puteți solicita diferența de retribuție prevăzută pentru acest post.

● **CORA GRAUR, Iași ; ASOCIAȚIA LOCATARILOR nr. 10, Lupeni** — Lucrările solicitate de dv. sînt epuizate.

● **FILATURA DE LÎNĂ PIEPTANATĂ, Bistrița** — Școala profesională de mecanici agricoli și școala de maistri agricoli nu sînt echivalente de Ministerul Educației și Învățămîntului cu studii liceale. În această situație încadrarea persoanei în cauză în funcția de tehnician în industria ușoară s-a făcut fără respectarea condiției de studii în specialitatea respectivă.

CONTRACTE ECONOMICE ȘI COMERCIALE INTERNAȚIONALE

C

CONDIȚIA DE LIVRARE C AND F — cost și navlu — atît în reglementarea Incoterms 1953, cît și a R.A.F.T.D. 1941 stabilește în sarcina vânzătorului și a cumpărătorului aceleași obligații ca și în cazul condiției C.I.F., mai puțin asigurarea mărfurilor pe timpul transportului, care nu mai revine în sarcina vânzătorului. **R.A.F.T.D. 1941** face următoarele comentarii la clauza C and F și C.I.F.: În cadrul contractelor C and F și C.I.F. există următoarele puncte în privința cărora vânzătorul și cumpărătorul trebuie să fie complet de acord la data la care se încheie contractul: 1. Trebuie să se cadă de acord, dinainte, cine urmează să plătească diversele cheltuieli precum și spezele de cîntărire și de verificare. 2. Trebuie să se cadă de acord dinainte asupra cantității ce se va imbarca pe fiecare navă, ținînd seama de posibilitatea cumpărătorului de a lua în primire la sosire și de a descărca nava în limita răgazului (free time) admis în portul de import. 3. Cu toate că termenii comerciali C and F și C.I.F. sînt în general interpretați în sensul că cheltuielile pentru facturile consulare și certificatele de origine cad în sarcina cumpărătorului, fiind debitate separat, totuși în multe operații comerciale aceste cheltuieli sînt incluse de către vânzător în prețul său. Ca atare, vânzătorul și cumpărătorul trebuie să cadă de acord dinainte dacă aceste cheltuieli sînt o fracțiune din prețul vânzării sau vor fi facturate separat. 4. Punctul final de destinație trebuie să fie cunoscut în mod precis, în eventualitatea că nava descarcă într-un alt port decît destinația efectivă a mărfurilor. 5. Cînd este greu de obținut spațiu de transport maritim sau dacă contractele „navlu contra ramburs” (forward freight) nu pot fi încheiate la un tarif ferm, este indicat ca în contractele de vânzare, prin excepție de la semnificația normală a termenilor comerciali C and F ori C.I.F. să se prevadă că imbarcarea în perioada convenită va fi supusă spațiului de transport maritim existent ca utilizabil la vânzător, precum și să prevadă că modificările intervenite în costul transportului maritim între data vânzării și data imbarcării intră în contul cumpărătorului. 6. În mod normal, vânzătorul este obligat să plătească dinainte navlul maritim. În unele cazuri imbarcările sînt făcute cu navlu dedus (freight collect), valoarea acestuia fiind scăzută din factura eliberată de vânzător. Este necesar să se cadă de acord în această privință dinainte, spre a se înlătura neînțelegerile care apar din fluctuațiile devizelor și pot influența costul real al transportului, cît și din spezele de dobinzi, care pot mări valoarea scrisorii de credit. Prin urmare, vânzătorul trebuie să plătească întotdeauna anticipat navlul maritim, afară numai dacă a convenit dinainte și în mod special cu cumpărătorul că mărfurile pot fi imbarcate cu navlu dedus (freight collect). 7. Cumpărătorul trebuie să fie de acord că nu are dreptul să insiste pentru verificarea mărfurilor înainte de acceptarea documentelor. Cumpărătorul nu trebuie să refuze luarea în primire a mărfurilor pe motivul întîrzierii în primirea documentelor, cu condiția ca vânzătorul să fi procedat cu diligența uzuală în trimiterea lor pe căile normale. 8. Se atrage atenția vânzătorilor și cumpărătorilor să nu includă într-un contract C.I.F. vreo clauză nedefinită, în dezacord cu obligațiile care izvorăsc dintr-un contract C.I.F., astfel cum sînt specificate în aceste definiții. În Statele Unite și în alte țări au existat

numeroase decizii judiciare care au invalidat contracte C.I.F. din cauza includerii unor clauze indefinite. 9. Spezele de dobinzi trebuie incluse în calculul prețului. Ele nu trebuie adăugate ca un punct separat în contractele C.I.F., afară numai dacă s-a convenit dinainte în această privință într-un alt mod între vânzător și cumpărător. Într-un asemenea caz ar trebui însă să se folosească termenul comercial C.I.F. and I (Cost, Insurance, Freight and Interest). 10. În legătură cu asigurarea în cadrul vânzătorilor C.I.F. este necesar ca vânzătorul și cumpărătorul să fie de acord în mod neîndoielnic asupra următoarelor puncte: a) Trebuie convenită natura asigurării maritime, în măsura în care ar urma să fie o asigurare W.A. (cu avarie) sau F.P.A. (fără avarie particulară), cît și orice alte asigurări pentru riscuri speciale, care sînt acoperite în anumite operații comerciale specifice sau împotriva cărora cumpărătorul poate să dorească o protecție individuală. Printre riscurile speciale care trebuie luate în considerare și în privința cărora se va cădea de acord între vânzător și cumpărător sînt furtul, sustragerea, scurgerea, spargerea, sudația, contactul cu alte încărcături și alte particularități ale unor operații comerciale deosebite. Este important ca navlul accidental (contingent freight) sau navlul dedus (collect freight) și taxele vamale să fie asigurate spre a acoperi pierderile din avarie particulară, precum și pierderea totală după sosire și efectuarea declarației vamale, dar înainte de predare. b) Vânzătorul este obligat să exercite o grijă și diligență uzuală în alegerea unui asigurător (underwriter) care să aibă o bună situație financiară. Totuși, riscul de a obține soluționarea pretențiilor rezultînd din asigurare cade în sarcina cumpărătorului. c) Asigurarea pentru riscul de război trebuie obținută, potrivit, acestui termen comercial, de către vânzător, pe socoteala și pe riscul cumpărătorului. Este important ca vânzătorul să fie de acord în mod neîndoielnic cu cumpărătorul asupra acestui punct, îndeosebi privitor la preț. Este de dorit ca mărfurile să fie asigurate atît contra riscurilor mării cît și contra riscurilor de război la același asigurător (underwriter), astfel încît să nu se poată lîvri vreo dificultate din determinarea cauzei pierderii. d) Vânzătorul trebuie să certifice că în asigurarea sa pentru riscurile mării sau ale războiului este inclusă și protecția standard contra grevelor, răscoalelor și tulburărilor civile. e) Vânzătorul și cumpărătorul trebuie să fie de acord privitor la valoarea asigurată, avînd în vedere că mărfurile contribuie la avaria comună potrivit anumitor criterii de evaluare, care diferă, de la o categorie de operații comerciale la alta. Este de dorit să fie consultat un agent maritim (broker) competent în asigurări, în scopul de a se acoperi valoarea integrală și a se evita neînțelegerile. V: Condiția de livrare C.I.F.

CONDIȚIA DE LIVRARE C.I.F. — cost, asigurare, navlu — în reglementarea Incoterms 1953 implică următoarele obligații în sarcina părților din contract. **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să livreze mărfurile în conformitate cu contractul de vânzare, împreună cu toate dovezile prevăzute în contract; 2. să angajeze, în condiții uzuale și pe proprie cheltuială, o navă maritimă (cu excluderea velierelor) de tip curent folosit pentru transportul mărfurilor specificate în contract, achitînd costul navlului pe ruta uzuală, pînă la portul de destinație convenit, precum și toate spezele de descărcare prevăzute de societățile de navigație cu linie regulată, în momentul în care sînt expediate mărfurile din portul de încărcare; 3. să obțină, pe riscul și cheltuiala sa, orice licență de export sau orice alte autorizații legale ce ar fi necesare pentru exportul acelor mărfuri; 4. să încarce mărfurile pe propria cheltuială la bordul navei, în portul de încărcare, la data sau în termenul convenit. Dacă nu a fost fixată o dată ori un termen rezonabil și să notifice fără întîrziere cumpărătorului că mărfurile au fost încărcate la bordul navei; 5. să procure, pe propria cheltuială o poliță de asigurare maritimă, sub formă transferabilă, contra riscurilor aferente transportului prevăzut în contract. Asigurarea

acesteia va fi contractată pe lângă asiguratorii sau societăți de asigurare cu renume bun, în condițiile «Institute Cargo Clauses F.P.A.» sau în alte condiții, astfel cum sînt enumerate în Apendix, și va acoperi prețul C.I.F. al mărfurilor plus zece la sută. Asigurarea se va face în moneda contractată, dacă este posibil. Exceptînd cazul în care s-ar conveni altfel, riscurile transportului nu vor include și riscurile speciale ce se acoperă pentru anumite mărfuri sau pentru care cumpărătorul ar dori o protecție specială. Printre riscurile speciale asupra cărora părțile trebuie să cadă de acord în mod expres de află: furtul, furtul parțial, scurgerea, spargerea, asudarea, contactul cu alte caricuri, precum și alte riscuri caracteristice fiecărui fel de marfă. La cererea cumpărătorului și pe cheltuiala sa, vânzătorul poate să asigure și riscurile de război, dacă este posibil, în valuta contractată. (Clauza C.I.F. art. A 5, prevede condiții și termenul de asigurare minimal. Ea include și acoperirea de la magazie la magazie, precum și alte condiții de asigurare, așa cum sînt enumerate în Apendix. În această privință, INCOTERMS-1953, fiind seama că există diferențe practice importante între uzanțele comerciale, a prevăzut un preț contractat care să includă obligații minime pentru vânzător. Cînd cumpărătorul dorește să includă în contract mai mult decît obligațiile minime, trebuie să specifice că, în afară de condițiile INCOTERMS-1953, se vor adăuga cutare sau cutare condiții. De pildă, dacă vrea o asigurare W.A. în loc de F.P.A., contractul trebuie să menționeze: „INCOTERMS-1953, C.I.F. cu asigurarea W.A.”); 6. sub rezerva dispozițiilor din art. B. 4 de mai jos, să suporte riscurile mărfurilor pînă în momentul în care ele au trecut efectiv balustrada navei, în portul de încărcare; 7. să predea cumpărătorului, fără întârziere și pe propria cheltuială, un conosament curat și negociabil pentru portul de destinație convenit, precum și factura mărfurilor încărcate și polița de asigurare. Dacă polița de asigurare nu a fost încă eliberată în momentul în care sînt expediate documentele, se va remite un certificat de asigurare, oferind purtătorului aceleași drepturi ca și cînd ar fi în posesia poliței. Certificatul de asigurare va cuprinde dispozițiile esențiale ale poliței. Conosamentul trebuie să se refere la mărfurile vindute, să fie datat înăuntrul termenului convenit pentru încărcare și să prevadă, prin adosare ori altfel, livrarea mărfurilor la ordinul cumpărătorului sau al reprezentantului indicat de el. Conosamentul trebuie să fie «joc complet», «la bord» sau «încărcat» ori să fie conosament «primit spre încărcare» în prealabil adosat de societatea de navigație, confirmînd că mărfurile sînt la bord. Adosarea trebuie să fie datată înăuntrul termenului convenit spre încărcare. Dacă un conosament conține o referință la Charter Party, vânzătorul are obligația să predea o copie de pe acest din urmă document; 8. să procure, pe proprie cheltuială, ambalajul uzual al mărfurilor, exceptînd cazul în care uzanțele comerciale prevăd încărcarea lor fără ambalaj; 9. să suporte costul oricăror operații de control (al calității, dimensiunilor, greutateii și numărului) ce ar fi necesare la încărcarea mărfurilor; 10. să suporte orice impozite sau taxe în legătură cu mărfurile, pînă în momentul încărcării lor, inclusiv orice taxe, impozite sau speze aplicabile în legătură cu exportul. De asemenea, să suporte costul oricăror formalități de îndeplinit în vederea exportului; 11. să procure cumpărătorului, la cererea și pe cheltuiala acestuia din urmă (vezi art. B. 5), certificatul de origine și factura consulară; 12. să dea orice concurs cumpărătorului, la cererea, pe riscul și cheltuiala acestuia din urmă, pentru obținerea oricăror documente, altele decît cele menționate în articolul precedent, înlocuite în țara unde se face încărcarea și / sau de origine și pe care cumpărătorul le-ar cere în vederea importului mărfurilor în țara de destinație (eventual pentru tranzitarea lor prin altă țară). **B. Cumpărătorul** are obligația: 1. să primească documentele atunci cînd sînt prezentate de vânzător, dacă sînt conforme cu contractul de vânzare, și să achite pre-

lul convenit în contract; 2. să ia mărfurile în primire la portul de destinație convenit și să suporte, cu excepția navlului și a asigurării maritime, toate cheltuielile și spezele în legătură cu mărfurile, pe tot cursul călătoriei lor pe mare, pînă ce sosesc la portul de destinație, precum și cheltuielile de descărcare, inclusiv spezele de alimbare și de cheiaj, afară de cazul în care astfel de speze și cheltuieli au fost incluse în navlu ori au fost percepute de societatea de navigație, odată cu achitarea navlului. (Dacă mărfurile au fost vindute „C.I.F.-LANDED“, cheltuielile de descărcare, inclusiv spezele de alimbare și de cheiaj, sînt suportate de vânzător); 3. să suporte toate riscurile mărfurilor din momentul în care ele au trecut efectiv balustrada navei, în portul de încărcare; 4. dacă și-a rezervat un termen pentru încărcarea mărfurilor și/sau dreptul de a alege portul de destinație și nu dă din timp instrucțiunile necesare, va suporta toate cheltuielile suplimentare luate din această cauză, precum și riscurile mărfurilor, de la data expirării termenului convenit pentru încărcare, cu condiția că mărfurile să fi fost în prealabil destinate contractului, adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod ca făcînd obiectul acelui contract; 5. să achite cheltuielile și spezele de obținere a certificatului de origine și a documentelor consulare; 6. să achite toate cheltuielile și spezele pentru obținerea documentelor menționate în art. A. 12 de mai sus; 7. să achite toate taxele vamale sau orice altă taxă și impozite plătite în momentul importului sau în legătură cu el; 8. să procure, pe riscul și cheltuiala sa, orice licențe de import sau autorizație necesară în țara de destinație pentru importul acestor mărfuri. **R.A.F.T.D. 1941** denumesc această condiție de livrare C.I.F. (Cost, Insurance, Freight) (named point of destination). Potrivit acestui termen comercial, vânzătorul cotează un preț care include costul mărfurilor, asigurarea maritimă și orice cheltuieli de transport pînă la punctul de destinație fixat. **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să procure și să plătească pentru transport pînă la punctul de destinație fixat; 2. să plătească taxele de export sau alte taxe și speze, dacă există datorate la export; 3. să procure și să plătească asigurarea maritimă; 4. să procure asigurarea pentru riscul de război astfel cum poate fi obținută pe piața vânzătorului, la data imbarcării și pe cheltuiala cumpărătorului, afară numai dacă vânzătorul a convenit cu cumpărătorul să procure acoperirea pentru riscul de război (vezi mai jos Comentarii la clauza C.I.F., pct. 10, lit. c); 5. să obțină și să expedieze de îndată cumpărătorului sau agentului acestuia conosament curat, pînă la punctul de destinație fixat, și de asemenea polița de asigurare sau certificatul de asigurare negociabil; 6. dacă poate să ofere un conosament maritim de mărfuri primite pentru încărcare dar încă neîncărcate (received-for-shipment ocean bill of lading) să răspundă pentru orice pierdere sau daună ori pentru ambele, pînă cînd mărfurile au fost livrate în custodia transportatorului maritim; 7. dacă se cere un conosament maritim de mărfuri încărcate la bord (onboard ocean bill of lading) să răspundă pentru orice pierdere sau daună ori pentru ambele, pînă cînd mărfurile au fost livrate la bordul navei; 8. să procure, la cererea și pe cheltuiala cumpărătorului, certificate de origine, facturi consulare sau orice alte documente care se întocmesc în țara de origine sau de imbarcare ori în ambele și pe care cumpărătorul le poate cere pentru importul mărfurilor în țara de destinație, cit și, dacă este necesar, pentru trecerea lor în tranzit printr-o altă țară. **B. Cumpărătorul** are obligația: 1. să accepte documentele care îi sînt prezentate; 2. să primească mărfurile la sosire, să conducă și să plătească orice deplasare subsecventă a acestora, inclusiv luarea lor în primire de pe navă în conformitate cu clauzele și termenul prevăzute în conosament, să plătească orice cheltuieli de debarcare, inclusiv orice datorii, taxe și cheltuieli la punctul de destinație fixat; 3. să suporte plata asigurării pentru riscurile de război, procurată de cumpărător; 4. să răspundă pentru pierderi sau daune ale mărfurilor ori pentru ambele, din momentul și de la

locul la care au încetat obligațiile vânzătorului, potrivit prevederilor de la pct. A. 6 ori A. 7 de mai sus; 5. să plătească costul certificatelor de origine, facturilor consulare sau al oricăror alte documente întocmite în țara de origine, sau în țara de imbarcare ori în ambele și care pot fi cerute pentru importul mărfurilor în țara de destinație, precum și, dacă este necesar, pentru trecerea lor în tranzit printr-o altă țară. V: Condiția de livrare C and F.

CONDIȚIA DE LIVRARE EX WORKS — franco fabrică —, în înțelesul Regulilor Incoterms-1953, implică următoarele obligații pentru părți: **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să livreze mărfurile în conformitate cu contractul de vânzare, împreună cu toate dovezile prevăzute în contract; 2. să le pună la dispoziția cumpărătorului la termenul și locul convenit ori uzual pentru livrarea și încărcarea acelor mărfuri, în mijlocul de transport procurat de cumpărător; 3. să procure, pe proprie cheltuială, ambalajul necesar cumpărătorului, dacă este cazul, spre a-și ridica mărfurile; 4. să înștiințeze, în termen rezonabil, pe cumpărător despre data la care mărfurile vor fi la dispoziția lui; 5. să suporte toate spezele de control (cum ar fi controlul calității, al măsurii, greutateii sau numărului) ce ar fi necesar pentru punerea mărfurilor la dispoziția cumpărătorului; 6. să suporte toate riscurile și cheltuielile mărfurilor până la data punerii lor la dispoziția cumpărătorului, așa cum prevede contractul, cu condiția ca mărfurile să fie destinate executării aceluși contract, adică să fie puse deoparte sau individualizate în orice alt mod, ca făcând obiectul aceluși contract; 7. să dea orice concurs cumpărătorului, la cererea, pe risc și pe cheltuiala acestuia din urmă, pentru obținerea oricăror documente ce se întocmesc în țara în care face livrarea și/sau de origine, care cumpărătorul le-ar pretinde în scopul de a importa (sau, la nevoie, de a tranzita) mărfurile prin altă țară). **B. Cumpărătorul** are obligația: 1. să preia mărfurile de îndată ce-i sînt puse la dispoziție în locul și la timpul convenit în contract, precum și să achite prețul convenit în contract; 2. să suporte toate cheltuielile și riscurile mărfurilor din momentul în care ele au fost puse la dispoziția sa, cu condiția ca mărfurile să fi fost în prealabil destinate executării contractului, adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod ca făcând obiectul aceluși contract; 3. să suporte orice taxe vamale sau speze în legătură cu exportul acelor mărfuri; 4. dacă și-a rezervat un termen înăuntrul căruia să preia mărfurile și/sau dreptul de a alege locul de livrare și dacă nu dă din timp instrucțiuni, să suporte spezele suplimentare, astfel ivite, precum și toate riscurile mărfurilor, de la data expirării termenului convenit, cu condiția ca mărfurile să fi fost în prealabil destinate executării contractului, adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod ca făcând obiectul aceluși contract; 5. să achite toate spezele și taxele legate de obținerea documentelor menționate în art. A. 7, inclusiv costul certificatelor de origine, al licențelor de export sau al taxelor consulare R.A.F.T.D. 1941 denumesc această condiție de livrare Ex Point of Origin, Ex Factory, Ex Mill, Ex Mine, Ex Plantation, Ex Warehouse etc. (named point of origin). Potrivit acestui termen comercial, prețul cotațat se aplică numai la punctul de origine, iar vânzătorul este de acord să pună mărfurile la dispoziția cumpărătorului, la locul convenit și la data sau înăuntrul perioadei fixate. **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să suporte toate cheltuielile și riscurile mărfurilor până la data cînd cumpărătorul este obligat să le preia; 2. să acorde cumpărătorului, la cererea și pe cheltuiala acestuia, asistență, pentru a obține documentele ce se întocmesc în țara de origine sau în țara de imbarcare ori în ambele și pe care cumpărătorul le-ar putea pretinde, fie în scop de export, fie pentru import la destinație. Potrivit art. 5, din Prevederile generale ale R.A.F.T.D.-1941, dacă se cere un control sau un certificat de control, părțile trebuie să cadă de acord dinainte dacă cheltuielile necesare în acest scop sînt în sarcina vânzătorului sau cumpărătorului. Potrivit art. 6 din menționatele Prevederi generale, dacă nu s-a convenit altfel,

orice cheltuieli sînt în sarcina vânzătorului pînă la data la care cumpărătorul trebuie să conducă deplasarea subsecventă a mărfurilor. Prevederile citate ale art. 5 și 6 au caracter general, referindu-se la orice termen comercial care este definit de R.A.F.T.D.-1941. **B. Cumpărătorul** are obligația: 1. să preia mărfurile de îndată ce-i sînt puse la dispoziție în locul convenit și la data sau înăuntrul perioadei fixate; 2. să achite taxele de export sau alte taxe sau speze, dacă există, care se percep la export; 3. să suporte toate cheltuielile și riscurile mărfurilor, de la data cînd este obligat să le preia; 4. să plătească toate cheltuielile și spezele prilejuite de obținerea documentelor ce se întocmesc în țara de origine sau în țara de încărcare pe navă sau în ambele și care pot fi cerute fie în scopul exportului, fie în scopul importului la destinație. Pentru ca una din uzanțele uniforme prezentate să fie aplicabilă contractului, părțile sînt obligate să facă o mențiune expresă în conținutul lui, de regulă la capitolul din contract privind prețul.

CONDIȚIA DE LIVRARE F.O.B. — franco la bord —, în reglementarea Incoterms-1953, implică următoarele obligații pentru părți. **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să livreze mărfurile în conformitate cu contractul de vânzare, împreună cu toate dovezile prevăzute în contract; 2. să livreze mărfurile, fără întârziere, la bordul navei indicate de cumpărător, în modul uzitat în acel port, la data sau în termenul convenit, și să notifice fără întârziere cumpărătorului că mărfurile au fost livrate la bordul navei; 3. pe riscul și cheltuiala sa, să obțină orice licență de export sau alte documente legale ce ar fi necesare pentru exportul acelor mărfuri; 4. sub rezerva dispozițiilor prevăzute în art. B. 3 și B. 4 de mai jos, să suporte toate riscurile și cheltuielile mărfurilor pînă în momentul în care ele au trecut efectiv balustrada navei, în portul de încărcare indicat, inclusiv orice taxe, onorarii sau speze în legătură cu exportul lor, precum și cheltuielile făcute cu formalitățile necesare pentru încărcarea mărfurilor la bordul navei; 5. să procure, pe proprie cheltuială, ambalajul obișnuit acelor mărfuri, afară de cazul în care uzanțele comerciale ar prevedea încărcarea acelor mărfuri fără ambalaj; 6. să plătească toate cheltuielile făcute în legătură cu orice operație de control (control al calității, măsurii, greutateii sau numărului) ce ar fi necesară în vederea livrării acelor mărfuri; 7. să procure cumpărătorului, pe proprie cheltuială documentul curat necesar ca dovadă de livrare a mărfurilor la bordul navei indicate; 8. să procure cumpărătorului la cererea și pe cheltuiala acestuia din urmă (vezi B. 6), certificatele de origine; 9. să dea cumpărătorului orice concurs, la cererea, pe risc și pe cheltuiala acestuia din urmă, pentru obținerea unui conosament și a oricăror documente, altele decît cele menționate în articolul precedent, eliberate în țara în care se face încărcarea și/sau de origine, de care cumpărătorul ar avea nevoie pentru importul mărfurilor în țara de destinație (eventual pentru tranzitarea prin altă țară). **B. Cumpărătorul** are obligația: 1. să navlozească ori să rezerve spațiul necesar pe o navă, pe proprie cheltuială, și să comunice din timp vânzătorului numele navei, dana unde va încărc și data la care urmează ca marfa să fie livrată spre a fi încărcată; 2. să suporte toate cheltuielile și riscurile mărfurilor din momentul în care ele au trecut efectiv balustrada navei, în portul de încărcare convenit, și să achite prețul stabilit; 3. să suporte orice cheltuieli suplimentare provocate de nesosirea navei la data indicată ori la expirarea termenului convenit, de imposibilitatea de preluare a mărfurilor ori de sosirea navei mai înainte de data indicată ori de finele termenului convenit, precum și toate riscurile mărfurilor, de la data expirării termenului convenit, cu condiția însă ca mărfurile să fi fost în prealabil destinate aceluși contract, adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod ca făcând obiectul aceluși contract; 4. dacă nu va indica din timp nava ori dacă și-a rezervat un termen înăuntrul căruia să preia mărfurile și/sau dreptul de alegere a portului de încărcare și nu dă

din timp instrucțiuni detaliate, să suporte orice cheltuieli suplimentare decurgând 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 făcând obiectul aceluși contract; 5. să suporte orice cheltuieli și speze legate de obținerea unui conosament, dacă au fost făcute pe baza art. A. 9 de mai sus; 6. să suporte toate cheltuielile și spezele legate de obținerea documentelor menționate în art. A. 8 și A. 9 de mai sus, inclusiv costul certificatelor de origine și al documentelor consulare. **R.A.F.T.D. 1941** denumesc această condiție de livrare **F.O.B. VESSEL**, (named port of shipment). Potrivit acestui termen comercial, vânzătorul cotează un preț care acoperă toate cheltuielile până la... și incluzând livrarea mărfurilor pe nava maritimă procurată de către sau pentru cumpărător în portul fixat pentru imbarcare. **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să plătească toate cheltuielile ocazionate de livrarea efectivă a mărfurilor pe bordul navei desemnate și procurate de către sau pentru cumpărător la data sau înăuntrul perioadei fixate; 2. să procure un document curat de imbarcare a mărfurilor sau un conosament curat la bord; 3. să răspundă pentru orice pierdere sau daună ori pentru ambele, până când mărfurile au fost livrate pe bordul navei la data sau înăuntrul perioadei fixate; 4. să acorde cumpărătorului, la cererea și pe cheltuiala acestuia, asistență pentru obținerea documentelor ce se întocmesc în țara de origine sau în țara de imbarcare ori în ambele și pe care cumpărătorul le poate pretinde fie în scopul exportului, fie pentru import la destinație. **B. Cumpărătorul** are obligația: 1. să înștiințeze pe vânzător într-un mod adecvat cu privire la numele navei, data plecării în larg, data de încărcare și data livrării; 2. să suporte cheltuielile suplimentare care s-au ivit și toate riscurile mărfurilor, de la data când vânzătorul i le-a pus la dispoziție, dacă nava desemnată de cumpărător nu sosește sau nu încarcă în termenul stabilit; 3. să conducă orice deplasare subsecventă a mărfurilor spre destinație: a) să procure și să plătească asigurarea; b) să procure și să plătească transportul maritim sau de alt fel; 4. să plătească taxele de export sau alte taxe ori speze dacă există, datorate la export; 5. să răspundă pentru orice pierdere sau daună ori pentru ambele, după ce mărfurile au fost încărcate pe bordul navei; 6. să plătească orice cheltuieli și speze care au fost prilejuite de obținerea documentelor (altele decît pentru documentul curat de imbarcare sau pentru conosamentul curat) care se întocmesc în țara de origine sau în țara de imbarcare ori în ambele și care pot fi cerute în scopul exportului sau al importului la destinație.

CONDIȚIA DE LIVRARE FOR, FOT — franco vagon sau franco camion — în reglementarea **Incoterms 1953** implică obligațiile de urmează pentru plățile contractante, **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să livreze mărfurile conform contractului, împreună cu toate dovezile convenite în contract; 2. pentru mărfurile constituind un lot corespunzător unei cantități vagonabile (sau camionabile) ori avînd o greutate suficientă pentru obținerea tarifului de vagon complet, să comande din timp vagonul (sau camionul) de tipul și dimensiunile corespunzătoare, eventual prevăzut cu prelate, și să încarce mărfurile pe proprie cheltuială, la data sau în termenul convenit. Comanda vagonului (camionului) și încărcarea se vor face în conformitate cu regulamentele stației la care sînt expediate mărfurile; 3. pentru mărfurile în cantități subvagonabile (camionabile) sau în greutate mai mică decît aceea necesară aplicării tarifului de vagon complet, să predea mărfurile căilor ferate, fie la stația de expediere, fie într-un vehicul pus la dispoziție de căile ferate atunci cînd tariful de transport prevede astfel de posibilitate, la data sau în termenul convenit, exceptînd cazul în care regulamentul stației de expediere ar obliga pe vânzător să încarce mărfurile în vagoane (camioane). Cu toate ace-

tea, cînd localitatea din care se face expedierea are mai multe gări, vânzătorul are dreptul să aleagă gara ce-l convine, dar cu condiția ca aceea gară să primească în mod obișnuit mărfuri pentru destinația indicată de cumpărător. Se exceptează cazul în care cumpărătorul și-a rezervat dreptul să aleagă el stația de expediere; 4. sub rezerva dispozițiilor prevăzute de art. B. 5 de mai jos, să suporte toate cheltuielile și riscurile mărfurilor pînă la predarea vagonului (camionului) în custodia căilor ferate sau, în cazul art. A. 3, pînă cînd mărfurile sînt luate în primire de căile ferate; 5. să pună la dispoziție, pe proprie cheltuială, ambalajul necesar și uzual acelor mărfuri, exceptînd cazul în care uzul comercial prevede expedierea acelor mărfuri fără ambalaj; 6. să achite costul oricăror operații de control (calitate, măsură, greutate, număr) ce ar fi necesare cu ocazia încărcării sau luării în primire de către căile ferate; 7. să înștiințeze, fără întîrziere, pe cumpărător că mărfurile au fost încărcate ori luate în primire de către ferate; 8. să procure pe a sa cheltuială, dacă este cazul, toate documentele uzuale de transport pentru nevoile cumpărătorului; 9. la cererea și pe cheltuiala cumpărătorului (vezi B. 6) să-i procure certificatul de origine; 10. să dea tot concursul cumpărătorului, la cererea, pe riscul și pe cheltuiala acestuia din urmă, pentru obținerea documentelor care se întocmesc în țara din care sînt expediate mărfurile și/sau de origine, necesare cumpărătorului în vederea unui export și/sau import, ori, la nevoie, pentru tranzitarea mărfurilor prin altă țară. **B. Cumpărătorul** are obligația: 1. să dea din timp vânzătorului toate instrucțiunile pentru expedierea mărfurilor; 2. să preia mărfurile din momentul în care ele au fost predate în custodia căilor ferate și să achite prețul așa cum se prevede în contract; 3. să suporte toate cheltuielile și riscurile mărfurilor (inclusiv spezele de închiriere a prelatelor, dacă este cazul) din momentul în care vagonul (ori camionul) încărcat cu mărfuri a fost predat în custodia căilor ferate sau, în ipoteza prevăzută de art. A. 3, din momentul în care mărfurile au fost predate în custodia căilor ferate; 4. să suporte orice taxe vamale sau alte speze aplicate în legătură cu exportul acelor mărfuri. 5. dacă și-a rezervat un termen înăuntrul căruia să preia mărfurile și/sau dreptul de alegere a locului de livrare și dacă nu dă instrucțiuni din timp, să suporte spezele suplimentare astfel ocazionate, precum și toate riscurile mărfurilor, de la data expirării termenului convenit, cu condiția ca mărfurile să fi fost în prealabil destinate executării contractului, adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod ca făcînd obiectul aceluși contract; 6. să achite toate spezele și taxele legate de obținerea documentelor menționate în art. A. 9 și A. 10, inclusiv costul certificatelor de origine, al licențelor de export sau al taxelor consulare. **R.A.F.T.D. 1941**, denumesc această condiție: **F.O.B. (named inland carrier at named inland point of departure)**. Potrivit acestui termen comercial prețul cotelat se aplică la punctul de încărcare intern, iar vânzătorul dispune încărcarea mărfurilor pe sau în vagoane de cale ferată, camioane, șalande, șlepurii, avioane sau alte vehicule procurate pentru transport. **A. Vânzătorul** are obligația: 1. să livreze mărfurile pe sau în vehicul sau să le predea transportatorului intern pentru încărcare; 2. să procure un conosament curat sau altă recipisă de transport, navlul fiind dedus (freight collect); 3. să răspundă pentru orice pierdere sau daună, ori pentru ambele, pînă cînd mărfurile au fost livrate în/sau pe vehicul la punctul de încărcare, iar conosamentul curat sau altă recipisă de transport a fost eliberată de transportator; 4. să acorde cumpărătorului, la cererea și pe cheltuiala acestuia, asistență pentru obținerea documentelor ce se întocmesc în țara de origine sau în țara de im-

barcare ori în ambele și pe care cumpărătorul le poate pretinde fie în scopul exportului, fie pentru import la destinație;

B. Cumpărătorul are obligația: 1. să răspundă pentru orice deplasare a mărfurilor de la punctul de încărcare intern și să plătească toate cheltuielile de transport; 2. să plătească taxele de export sau alte taxe și speze, dacă există, care se percep pentru export; 3. să răspundă pentru orice pierdere sau daună, ori, pentru ambele, întâmplată după încărcarea la punctul intern de plecare ce a fost fixat; 4. să plătească toate cheltuielile și spezele prilejuite de obținerea documentelor ce se întocmesc în țara de origine sau în țara de imbarcare ori în ambele și care pot fi cerute fie în scopul exportului, fie pentru import la destinație. În legătură cu termenii comerciali FOB, se recomandă să se țină seama de următoarele: 1. mijloacele de transport intern, precum camioane, vagoane de cale ferată, șalande, șleberi sau avioane trebuie să fie specificate; 2. dacă în timpul transportului intern apar unele cheltuieli neprevăzute, trebuie să se cadă de acord dinainte dacă aceste cheltuieli sînt în contul vânzătorului sau al cumpărătorului; 3. termenul FOB (named port), fără precizarea exactă a punctului la care răspunderea vânzătorului ia sfîrșit, iar răspunderea cumpărătorului începe, trebuie evitat. Folosirea acestui termen comercial dă naștere la dispute în ce privește răspunderea vânzătorului sau cumpărătorului, în eventualitatea unei pierderi sau daune care se ivește în timp ce mărfurile se află în port, dar înainte de livrare la lor la/sau pe bordul navei maritime. Neînțelegerile pot fi evitate prin fixarea punctului specific de livrare; 4. dacă se cer operațiuni de alimbare sau dispozitive rulantă de manipulare a mărfurilor pentru trecerea acestora de pe mijlocul de transport intern pe bordul navei, iar pentru aceasta este necesară o cheltuială, trebuie să se stabilească dinainte dacă atare cheltuieli sînt în contul vânzătorului sau al cumpărătorului; 5. vânzătorul trebuie să aibă date certe spre a notifica cumpărătorului cantitatea minimă cerută pentru a obține prețul marelui unui vagon, camion sau șlep încărcat; 6. potrivit termenului comercial FOB — exceptînd „FOB (named inland point in country of importation)” — obligația de a obține spațiul de transport maritim, precum și asigurarea pentru riscuri ale mării și ale războiului cad în sarcina cumpărătorului. Deși există această obligație din partea cumpărătorului, totuși în multe operații de comerț vânzătorul obține spațiul de transport maritim și asigurarea pentru riscuri ale mării și ale războiului, procurîndu-le în vederea imbarcării în numele cumpărătorului. Prin urmare, vânzătorul și cumpărătorul trebuie să se înțeleagă cu privire la faptul dacă cumpărătorul va obține spațiul de transport maritim și asigurarea pentru riscuri ale mării și ale războiului, ca propria sa obligație, sau dacă vânzătorul este de acord să facă aceasta pentru cumpărător; 7. pentru ocrotirea vânzătorului, el trebuie să prevadă în contractul său de vânzare că asigurarea maritimă obținută de cumpărător include acoperirea standard de la magazie la magazie.

CONDIȚIILE DE LIVRARE C.G.L. — C.A.E.R. 1968/75 — constituie norme uniforme pentru partenerii din aceste țări, care reglementează amănunțit: obligațiile vânzătorului de livrare a mărfurilor contractate (Cap. II § 5—10); termenele de livrare (Cap. III § 11—14), condițiile calitative și cantitative ale livrării (Cap. IV și V § 15—18), precum și răspunderea ce revine părților pentru neîndeplinirea ori îndeplinirea necorespunzătoare a obligațiilor asumate. În ce privește condițiile propriu-zise de livrare, acestea sînt reglementate de paragrafele 5—10, potrivit cărora: la transporturile pe calea ferată, livrările se efectuează franco vagon frontiera țării vânzătorului, care suportă cheltuielile de transport al mărfii și riscurile pînă la frontiera de stat a țării sale, revenind cumpărătorului cheltuielile de transbordare și/sau de schimbare a osiilor; la transporturile auto, livrările se efectuează franco locul de încărcare a mărfii în mijloacele de transport ale cum-

părătorului, iar în cazul cînd marfa este transportată cu mijloace de transport ale vânzătorului dincolo de frontiera de stat a țării sale — franco locul de control al mărfii de către vama de frontieră a țării limitrofe cu țara vânzătorului; în cadrul acestei condiții de livrare vânzătorul suportă cheltuielile de transport al mărfii pînă la locul unde aceasta se încarcă în mijloacele de transport ale cumpărătorului, iar dacă este transportată cu mijloace de transport ale vânzătorului dincolo de frontiera de stat a țării sale — pînă la vama de frontieră a țării limitrofe cu țara vânzătorului; la transporturile pe apă, livrările se efectuează FOB sau CIF — portul prevăzut în contract, cheltuielile fiind suportate de către părți potrivit uzanțelor generale privind aceste clauze; la transporturile aeriene, livrările se efectuează franco locul de pregătire a mărfii spre transportare organizației de transport aerian din țara vânzătorului, acesta suportînd toate cheltuielile pînă în momentul predării lotului de marfă organizației de transport aerian din țara sa; la expedițiile poștale livrările se efectuează franco destinatar, vânzătorul suportînd toate cheltuielile pînă la destinație, lipsurile trecînd însă de la vânzător la cumpărător în momentul depunerii la poștă.

D

DEBITOR CONTRACTUAL — partea dintr-un contract care este ținută să-și îndeplinească obligația asumată, la termenul stabilit, constînd din a da sau a face o anumită prestație. Neexecutarea în natură și la termen a obligației, dă dreptul creditorului contractual, fie la executarea silită, fie la transformarea ei în echivalent bănesc sub formă de daune-interese, precum și la penalizări legale sau convenționale, stabilite prin contract. Pentru asigurarea îndeplinirii obligației de plată prețului, în comerțul internațional se practică instituirea unor garanții reale (ipoteca și gajul) sau de garanții personale (avalul cambial, scrisoarea de garanție bancară). Ca urmare, în contractele comerciale pot fi înlătinate mai multe categorii de debitor: debitor contractual; debitor al obligației neexecutate, dacă pînă la termen (scadența) obligația contractuală neafectată de vreo condiție suspensivă de executare nu a fost îndeplinită (livrarea mărfurilor, prestarea serviciilor, plata prețului etc.); debitor cambial, în situația în care debitorul contractual a acceptat plata cambiei trase în virtutea raportului obligațional rezultat din contractul fundamental; debitor în regres, respectiv garantul dintr-o cambie (persoana care a avalizat cambia în favoarea debitorului principal cambial); debitor urmărit, este debitorul obligației contractuale neexecutate împotriva căruia s-a pornit procedura de executare silită. V: Creditor contractual, creanță

DATA INCHEIERII CONTRACTULUI — economic se consideră data la care proiectul de contract a ajuns la furnizor — conform teoriei recepțiunii —, regulă care își găsește aplicarea atît în cazul în care beneficiarul semnează contractul cu obiecțiuni, indiferent dacă furnizorul sesizează sau nu organul competent ce rezolvare neînțelegerilor precontractuale. În practica întreprinderilor, data încheierii contractului prezintă importanță, deoarece acesta nu produce efecte pentru trecut, ci numai pentru viitor. Astfel, în cazul în care în perioada perfectării contractului înainte de încheierea lui, furnizorul execută o livrare, iar beneficiarul întîrzie plata prețului, acesta din urmă nu datorează penalități. Încheierea unui contract economic ulterior efectuării livrărilor nu conferă prestațiilor executate același regim juridic ca în cazul cînd forma prescrisă de lege a fost respectată. De asemenea, în cazul în care proiectul de contract semnat de beneficiar nu se primește de către furnizor fără ca faptul să-i fie imputabil acestuia din urmă nu se pot aplica penalități pentru nereșpec-

tarea obligațiilor expirate (Dec. P.A.S. nr. 2714/1975). Contractul comercial se consideră încheiat: între prezenți, la data semnării lui; între absenți, după teoria recepțiunii, la data la care acceptul scris al destinatarului ofertei ajunge la emitentul ei; în teoria emisiunii, contractul se consideră încheiat în momentul în care destinatarul ofertei a emis (a expediat) acceptul. În ambele cazuri oferta trebuie acceptată întocmai, în caz contrar acceptul parțial este considerat ca o nouă ofertă (contra ofertă). V: Formarea contractului comercial internațional.

DESCĂRCAREA MĂRFURILOR LA DESTINAȚIA INTERNĂ. După preluarea documentelor, încercarea mărfurilor se face la unul dintre următoarele locuri de descărcare: la magaziiile unităților de transport ale cărașului, în cazul produselor sosite ca expediții de coletări sau mesagerii; la liniile publice de descărcare ale cărașului; pe terenurile închiriate din incinta stațiilor; la liniile de garaj industriale ale unității destinate.

Destinatarul este obligat să descarce în termenele stabilite prin tariful local de mărfuri. Termenele de descărcare încep să curgă de la ora punerii vagoanelor la descărcare. Tariful local de mărfuri stabilește, următoarele excepții, în care termenele de descărcare încep să curgă după trecerea unei anumite perioade de timp: în situația în care calea ferată n-a avisat destinatarul în termenul legal de trei ore înainte de punerea vagoanelor la descărcare, termenul de descărcare începe să curgă după expirarea a trei ore de la ora avizării; în situația în care calea ferată a pus vagoanele cu marfă la descărcare înainte de ora comunicată prin avizare, termenul de descărcare începe să curgă după expirarea a trei ore de la ora avizării; în situația transporturilor destinate pentru alte localități decît cea în care se află stația de destinație, termenul de descărcare începe să curgă în funcție de modul în care s-a făcut avizarea: dacă avizarea a fost făcută prin poștă, în scris sau telegrafic, după 24 de ore socotite de la ora predării la poștă a avizului scris sau telegrafic; dacă avizarea s-a făcut fie telefonic, fie în forma unei avizări scrise, fie prin curier special, precum și în cazul în care ea s-a făcut prin avizarea delegatului anume însărcinat de destinatar, după 12 ore socotite de la ora avizării telefonice sau a înmînării avizului scris. Într-un litigiu venit spre soluționare organului de arbitraj verificîndu-se copile de pe registrul de preavizare și veghetor, precum și procesele-verbale de locații, s-a constatat că avizarea vagoanelor s-a făcut la ora 14 pentru ora 17, iar punerea vagoanelor la descărcare s-a făcut la ora 15, adică la interval de numai o oră de la avizare, ceea ce este contrar prevederilor din Tariful local de mărfuri (Decizia P.A.S. nr. 866/1979). Ținînd seama însă că lipsa avizării nu poate duce la imobilizarea nelimitată a vagoanelor, organul arbitral a decis, într-un alt litigiu, că, întrucît punerea la dispoziție a vagoanelor reprezintă în fapt o înștiințare a unității destinate, de la această dată se mai acordă încă 3 ore (Dec. P.A.S. nr. 157/1979). Termenele de descărcare care au început să curgă se întrerup pe timpul necesar efectuării manevrei cu mijloacele căii ferate, indiferent dacă manevra are loc pe liniile publice sau pe cele de garaj, cu condiția ca ea să determine întreruperea operațiilor de descărcare. Dacă unitatea destinatară nu se prezintă să descarce vagoanele în termenul de 24 de ore calculate de la data punerii vagoanelor la descărcare, calea ferată are dreptul să ia măsuri pentru descărcarea produselor — ținînd seama de natura lor — și este îndreptățită să le depoziteze pe rampă sau în magazii.

DAUNE-INTERESE reprezintă pentru creditor un echivalent în bani destinat să acopere prejudiciul suferit, ca urmare a neexecutării contractului de către debitorul aflat în culpă. Codul civil român prevede la art. 1082 posibilitatea obligării debitorului la plata de daune-interese pentru întârzierea în executare chiar dacă nu este de rea-credință, cu excepția cazurilor în care se va dovedi că neexecutarea provine dintr-o cauză străină, care nu-l poate fi imputată. Daunele-interese constau într-o sumă de bani, care

reprezintă reparațiunea prejudiciului încercat de creditor, putînd fi de două feluri: moratorii și compensatorii. Daunele-interese moratorii sînt acordate creditorului pentru reparația pagubei ce i s-a cauzat printr-o neexecutare temporară, adică prin întârzierea pe care a pus-o debitorul în îndeplinirea obligației sale. Cînd neexecutarea prestației debitorului este definitivă chiar dacă este numai parțială, daunele-interese sînt acordate creditorului pentru a compensa prejudiciul ce a încercat prin această neexecutare definitivă a obligației debitorului său și se numesc compensatorii. Deși atît daunele-interese moratorii, cit și cele compensatorii sînt reglementate în principiu de aceleași norme, totuși ele se deosebesc mai ales prin aceea că în ce privește pe primele, creditorul poate să cumuleze suma obținută cu acest titlu, cu executarea obligației debitorului. Codurile civile adoptate recent în țările socialiste fac în mod expres această deosebire, stabilind principii potrivit cărora creditorul poate cere debitorului care a întârziat în executarea prestației ce-i revine, în afară de îndeplinirea în natură a acestei prestațiuni și repararea pagubei cauzată prin întârzierea sa. Pentru a se putea obține daune-interese este necesară îndeplinirea a patru condiții: să existe un prejudiciu cauzat de întârziere sau de neexecutare; să existe un fapt ilicit generator al acestui prejudiciu; să existe o culpă în sarcina autorului faptului ilicit, debitor al obligației contractuale; să existe o legătură de causalitate între faptul ilicit și prejudiciul a cărui reparare se cere. În cazul în care a intervenit rezilierea contractului, pentru stabilirea cuantumului daunelor-interese se face distincție după cum mărfurile contractate și nelivrate au sau nu preț curent pe piață. Dacă există un asemenea preț, daunele-interese sînt egale cu diferența dintre prețul prevăzut în contractul de vânzare internațională și prețul curent din ziua rezilierii contractului; în ceea ce privește alegerea pieței prețului curent, în literatura de specialitate se arată că este preferabil să se ia în considerare prețul pieței unde-și are sediul vînzătorul. Părțile pot conveni cu privire la prețul curent, iar în caz de dezaocord revine arbitrajului sau instanței sarcina să decidă care este prețul curent. Dacă mărfurile nu au un preț curent, la calcularea daunelor-interese se va avea în vedere acoperirea pierderii suferite și a ciștigului de care cumpărătorul a fost lipsit. Fără să trateze cuantumul prejudiciului. C.G.L. — C.A.E.R. 1968/75 stabilesc două principii importante privind răspunderea părților în contractele de vânzare internațională: neîndeplinirea sau îndeplinirea necorespunzătoare a obligațiilor se sancționează, în principal, prin plata penalităților stabilite, care sînt ireductibile, și numai pentru temeiurile pentru care Condițiile generale, acordul bilateral sau contractul nu stabilesc penalități, debitorul este obligat să repare creditorului pagubele pe care i le-a cauzat; debitorul nu este obligat să repare prejudiciul pe care creditorul ar fi putut să le evite dacă ar fi dat dovadă de diligență obișnuită în relațiile de acest gen. V: Răspunderea în contractul comercial internațional. Rezoluția. Rezilierea.

DEVIZE — termen utilizat frecvent în relațiile financiare internaționale, căruia i se atribuie sferă de cuprindere diferite, dintre care redăm ca uzuale următoarele două: într-o primă accepțiune sînt incluse în noțiunea de devize toate titlurile de credit exprimate într-o valută convertibilă, pe termen scurt — cambiale, biletele la ordin, cecurile, obligațiunile, acțiunile etc. —, mai puțin valutele efective și cele aflate în cont; în cel de-al doilea înțeles, mai larg, devizele cuprind titlurile de credit arătate mai sus, valutele convertibile, precum și metalele prețioase sau orice alte instrumente de plată internațională. Așadar, oricare dintre sferele de cuprindere a noțiunii de devize ar fi luată în considerare, ea include și titlurile de credit sub forma cambililor și a biletelor la ordin, cunoscute și sub denumirea de instrumente de credit și de plată.

dr. Al. DETEȘAN

OFERTE ● OFERTE ● OFERTE ● OFERTE ● OFERTE ● OFERTE

I.T.S.A.I.A. BISTRIȚA-NĂSAUD

Autobaza nr. 1 Bistrița

Familia SR :

- Arbore casetă dir. cu mele buc. 4
- Arbore cu clapete carburator buc. 9
- Ax pompă apă buc. 5
- Arc cuplare bendix buc. 23
- Ax cuplare ambreiaj buc. 6
- Ax pinion mers inapoi buc. 1
- Ax furcă schimbător vit. buc. 13
- Axă punte față simplă buc. 1
- Ax pinion sateliți buc. 6
- Ax cardanic volan buc. 2
- Arc compr. supapă servomec. buc. 10
- Ax comandă cut. de vit. buc. 6
- Ansamblu solenoid buc. 4
- Arc față SR 131 buc. 7
- Ax sateliți buc. 6
- Ax culbutori buc. 6
- Amortizor față buc. 20
- Ansamblu perii alternator buc. 24
- Ax furcă schimb. vit. II-III buc. 1
- Arbore cardanic ans. buc. 5
- Arbore cardanic ans. buc. 11
- Arbore intermediar buc. 19
- Arbore secundar buc. 25
- Axul culbutorilor buc. 63
- Ax pompă apă buc. 36
- Arcuri față ans. SR 131 buc. 6
- Arbore secundar SR 131 buc. 9
- Bueșă tacheți motor buc. 271
- Bueșă bielă motor buc. 69
- Bile manșon carburator buc. 40
- Bușon radiator buc. 27
- Bueșe bolțuri arc. dif. buc. 146
- Bolțuri arc față buc. 10
- Bueșă ghidare casetă dir. buc. 6
- Bueșă ghidare servomec. buc. 14
- Bolți piston compresor buc. 25
- Buton pornire motor buc. 6
- Balama ușă auto buc. 6
- Bueșă arc spate buc. 56
- Bueșă bielă buc. 24
- Bueșă arc față buc. 60
- Bolț buc. 10
- Bolț buc. 60
- Bueșă bronz buc. 60
- Bolț sferic buc. 5
- Bulon arc suspensie față buc. 8
- Bulon arc suspensie spate buc. 26
- Butuc disc ambreiaj buc. 8
- Butuc roată față buc. 3
- Butuc roată spate SR 131 buc. 2
- Cuzineți palieri dif. cote set. buc. 53
- Cuzineți palier set. buc. 14
- Capace lagăr palier buc. 58
- Con excentric supape adm. buc. 126
- Colector ulei din chiulasă buc. 8
- Colector admisie motor buc. 6
- Corp pompă benzină buc. 18
- Clapetă de șoc buc. 11
- Clapetă accelerație buc. 14
- Carcasă pompă apă buc. 5
- Carbuți electromotor tip vechi buc. 116
- Capac electromotor alim. buc. 10
- Carbuți alternator buc. 128
- Cilindru receptor ambreiaj buc. 17
- Capac pinion mers inapoi buc. 1
- Cap schimbător sincron buc. 5
- Carter punte spate buc. 1
- Coroană grup diferențial buc. 1
- Carcasă simering buc. 1
- Cercel arc față buc. 56
- Chiulasă compresor buc. 3
- Cablu frână mână buc. 11
- Claxon 12 V buc. 10
- Chiulasă motor buc. 1
- Cuzineți palier CN set 5
- Cilindru principal ambreiaj buc. 16
- Cilindru frână roată buc. 81
- Cilindru receptor ambreiaj buc. 10
- Carcasă pompă apă buc. 10
- Culbutor supapă buc. 80
- Capac sincron SR buc. 8
- Diuze aer buc. 32
- Dispozitiv racord servom. buc. 20
- Dispozitiv port geam buc. 15
- Dispozitiv pompă benzină buc. 100
- Element filtru decator benzină buc. 35
- Excentric p. benzină buc. 6
- Foi secundare arc spate SR 131 buc. 16
- Fulie pompă apă buc. 3
- Fulie arbore cotit buc. 2
- Filtru pompă benzină buc. 24
- Fulie pompă apă buc. 6
- Flanșă arbore cutie viteze buc. 3
- Furcă schimbător vit. II-III buc. 2
- Furcă cutie viteze buc. 6
- Furcă schimbător mers inapoi buc. 5
- Flanșă furcă cardan buc. 13
- Flanșă cu nuturi cardan buc. 5
- Fuzetă direcție buc. 1
- Flanșă elastică casetă direcție buc. 134
- Filtru compresor buc. 2
- Garnitură șaibe tacheți buc. 49
- Garnitură pompă apă buc. 32
- Garnitură cilindru ambreiaj buc. 810
- Garnituri servomecanism set. 81
- Garnituri filtru ulei buc. 27
- Grup conic dif. buc. 2
- Inel sig. bolț piston buc. 4
- Indicator pres. ulei tip vechi buc. 15
- Indicator temp. apă buc. 15
- Indicator curent buc. 9
- Indicator nivel benzină buc. 1
- Indicator nivel benzină buc. 60
- Întrerupător pneumatic buc. 5
- Jiglere suprasarcină buc. 38
- Jiglere sarcină carburator buc. 28
- Mele kilometraj buc. 4
- Manșon ax volan buc. 9
- Manșon cauciuc SR 131 buc. 13
- Manșon cardan buc. 78
- Manșon cardan SR 131 buc. 122
- Mele direcție buc. 10
- Pinion arbore cu came buc. 6
- Pinion arbore cotit buc. 8
- Pinion acționare pompă ulei buc. 1
- Pirghie interm. p. benzină buc. 13
- Pirghie clapetă accelerație buc. 6
- Piston pompă accel. buc. 12
- Placă termoizolantă buc. 2
- Pirghie placă ambreiaj buc. 36
- Pinion acționare kilometraj buc. 2
- Pinion intermediar buc. 4
- Pinion angrenare permanentă buc. 10
- Pinion mers inapoi buc. 13
- Pinion arbore sec. vit. III buc. 8
- Pinion viteza II buc. 8
- Pirghie superioară fuzetă buc. 5
- Pirghie superioară cu cot buc. 4
- Prezon roată față buc. 24
- Pistonaș servomecanism buc. 21
- Piston compresor buc. 2
- Piston viteze IV buc. 3
- Pinion angrenare permanent SR 131 buc. 3
- Prezon roată buc. 87
- Prezon roată dir. cu piuliță buc. 47
- Rotor electromotor SR 116 buc. 1
- Resort saboți frână buc. 21
- Roată macara ușă buc. 3
- Semicuzineți cu guler set. 1
- Semering 45×65×12 buc. 9
- Semion interior supape buc. 9
- Șuruburl bielă motor buc. 21
- Siguranțe bolț bielă buc. 13
- Suporți motor cabină buc. 51
- Siguranțe supape motor buc. 36
- Sită pompă benzină buc. 16
- Șurub reglare carburator buc. 24
- Sector dințat carburator buc. 16
- Siguranț cutie viteze buc. 12
- Șaibe pinion planetar buc. 35
- Șaibe pinion sateliți buc. 34
- Supape servomecanism buc. 9
- Supape servomecanism buc. 10
- Suport compresor buc. 5
- Soaun supapă compresor buc. 6
- Suport conducte frine buc. 16
- Supapă frână buc. 3
- Șurub bielă buc. 100
- Șurub reglaj tacheți buc. 100
- Saboți frână față SR 131 buc. 6
- Sarvomecanism frână buc. 2
- Siguranță pivot fuzetă buc. 39
- Tambur roată față SR 131 buc. 2
- Taler arc supape buc. 85
- Tub flexibil pompă benzină buc. 70
- Turbină pompă apă buc. 14
- Tambur roată spate buc. 6
- Tijă pompă centrală buc. 5
- Tub flexibil p. benzină buc. 117
- Tambur roată spate SR 131 buc. 3
- Ușă cabină recuperată buc. 2
- Ventilator cu 4 palete buc. 16
- Ventilator cu 6 palete buc. 35

Plese ARO — IMS — TV

- Arbore intermediar cut. vit. buc. 4
- Arbore intermediar TV buc. 1
- Amortizor cauciuc buc. 2
- Arbore secundar TV buc. 8
- Ax furcă vit. I-II buc. 8
- Arbore planetar ARO buc. 7
- Bueșă pivot fuzetă buc. 40

- Bulon sferic cap bară buc. 22
- Bandă ferodou 55×5 ml 43
- Ceas kilometraj buc. 2
- Carcasă diferențial IMS buc. 1
- Carcasă casetă dir. IMS buc. 2
- Cruce sateliți buc. 2
- Carcasă direcție buc. 1
- Corp pompă benzină buc. 2
- Capac delco buc. 60
- Cutie de transmisie buc. 2
- Electromotor de ștergător buc. 10
- Galerie evacuare M. 461 buc. 6
- Garnitură crie buc. 37
- Instalație electrică ARO buc. 2
- Placă presiune ambreaj buc. 1
- Pivotal fuzetă TV buc. 7
- Pivoți ans. ARO buc. 4
- Pompă ulei completă buc. 10
- Punte față fără arcuri ARO buc. 1
- Rotor distribuitor buc. 80
- Rulment presiune ARO buc. 10
- Radiator IMS buc. 1
- Traversă motor TV buc. 3
- Ventilator 4 paleți buc. 26
- Rulment 32313 buc. 92
- Rulment 51210 buc. 91
- Rulment 51208 buc. 267
- Rulment 807813 buc. 3
- Rulment 32215 buc. 4
- Rulment 533711 buc. 28

I.T.S.A.I.A. BISTRIȚA-NĂSAUD
Autobaza nr. 2 Beclean

Piese familia SR 115, 113, 131

- Arbore secundar SR buc. 1
- Ax pompă apă buc. 2
- Ax pompă apă buc. 2
- Arc saboți SR 131 buc. 1
- Arc interior buc. 12
- Arc exterior buc. 12
- Ax pinion cutie viteză SR buc. 1
- Arbore intermediar SR buc. 1
- Ansamblu ambreaj buc. 1
- Butuc roată SR 113 buc. 1
- Braț oscilant mare SR 114 buc. 100
- Bucșă arbore cotit SR 115 buc. 3
- Colector admisie SR 113 buc. 2
- Cruce cadru SR 131 buc. 2
- Chiuloasă motor SR 113 buc. 1
- Cruce cardan SR 131 buc. 2
- Culbutor SR buc. 12
- Cercel arc SR buc. 6
- Corp pompă benzină buc. 2
- Cruce sateliți SR buc. 2
- Carcasă direcție SR buc. 1
- Flanșă arbore cotit buc. 1
- Fulie arbore cotit buc. 1
- Farfurie taler superior buc. 16
- Filtru aer complet buc. 1
- Flanșă SR 131 buc. 1
- Fuzetă dreapta SR 131 buc. 2
- Flanșă furcă cardan buc. 2
- Galerie admisie buc. 2
- Întrerupător stop 12 V buc. 10
- Indicator apă-benzină SR 115 buc. 6
- Levier direcție SR 131 buc. 1
- Manșon cauciuc SR buc. 6
- Manșon cauciuc SR 113 buc. 1
- Manșon cauciuc SR buc. 2
- Manșon cauciuc SR 131 buc. 6
- Melc direcție SR 131 buc. 1
- Melc fără sfârșit buc. 4
- Obturator SR 131 buc. 10

- Perii electromotor buc. 20
- Pinion arbore SR 115 buc. 3
- Pinion arbore sec. SR 131 buc. 1
- Pinion arbore vit. IV SR 131 buc. 3
- Pinion arbore vit. I SR 131 buc. 2
- Pinion arbore sec. SR 131 buc. 2
- Pirghie suport direcție SR 131 buc. 2
- Pirghie comandă direcție SR 131 buc. 1
- Pinion vit. SR buc. 1
- Pinion mers înapoi buc. 1
- Pinion vit. III SR buc. 2
- Pinion vit. III buc. 4
- Pinion secundar SR buc. 1
- Prezon roată față buc. 4
- Prezon roată spate buc. 2
- Prezon roată buc. 6
- Placă mers înapoi buc. 1
- Placă presiune SR 131 buc. 1
- Pirghie fuzetă buc. 2
- Radiator ulei buc. 1
- Racord cauciuc SR 131 buc. 7
- Rotor demaror SR 116 buc. 1
- Rotor demaror SR 116 buc. 1
- Rotor dinam buc. 1
- Rotor distribuitor SR buc. 15
- Sincron SR 131 buc. 1
- Sincron II-III SR buc. 3
- Sincron IV-V SR buc. 4
- Supapă evacuare SR buc. 21
- Supapă admisie SR buc. 24
- Sincron vit. III-IV SR 116 buc. 3
- Segmenti compresor SR 116 buc. 6

- Tambur SR 131 buc. 1
- Tampon elastic motor buc. 8
- Tijă furcă culsantă buc. 6
- Telescop SR 131 buc. 4
- Ventilator SR 116 buc. 14

Piese TV, IMS, ARO

- Ax secundar cutie viteză buc. 2
- Bulon tambur buc. 2
- Fulie pompă apă buc. 1
- Grup conic TV 7 buc. 1
- Pirghie fuzetă IMS buc. 1
- Levier comandă ARO buc. 3
- Pinion ax came buc. 1

RULMENȚI

- Rulment 1305 buc. 3
- Idem 6811 buc. 4
- Idem 32214 buc. 2
- Idem 30311 buc. 3
- Idem 32310 buc. 1
- Idem 32308 buc. 4
- Idem 30205 buc. 4
- Idem 32215 buc. 5
- Idem 6306 buc. 1
- Idem 30305 buc. 3
- Idem 6200 buc. 5
- Idem 32309 buc. 2
- Idem 32313 buc. 2
- Idem 807813 buc. 4
- Idem 109906 buc. 19
- Idem 977909 buc. 4
- Idem 6212 buc. 4

INTREPRINDEREA AGRICOLĂ DE STAT

DROBETA-TURNU SEVERIN

Calea Timișoarei 216 jud. Mehedinți

Oferă utilaje cu montaj, specifice abatoarelor de industrializare a
cărnil de porc :

- Răcitor aer RAS 60×45 Bc. 5 — 16.191 lei buc.
- Ventilator VAFT 630 Bc. 2 — 3.780 lei buc.
- Mese inox 1950/950 Bc. 5 — 9.400 lei buc.
- Grup răcire monobloc
5250 Kcal/h TRAF 28 Bc. 1 — 96.818 lei buc.
- Dispozitiv mecanic de desfăcut
picioare porc Bc. 20 — 1.805 lei buc.
- Fierăstrău circular
tălat oase Bc. 2 — 4.970 lei buc.
- Masă laborator tip A Bc. 1 — 8.775 lei buc.
- Asomotor electric Bc. 1 — 22.650 lei buc.
- Bazin saramură cu
agitator Bc. 2 — 34.126 lei buc.