

II 31.159

Conf. univ. dr. Gheorghe Caraiani
coordonator științific

**LEXICON DE TERMENI
ÎN DOMENIUL
TRANSPORTURILOR
ȘI VĂMUIRII**

13
BIBLIOTECA DE ȘTIINȚA
ECONOMICĂ
JAN. 2001
29.336

Editura Lumina Lex

2000

Conf. Univ. dr. Gheorghe Caraiani
coordonator științific

Au mai colaborat:

- Aurora Badea
- Maria Carmen Novacovici
- Dan Pavel

Cuvânt înainte

Prezenta lucrare se înscrie în procesul de transformări în toate domeniile deschis de revoluția din 22 Decembrie 1989 manifestate în toate domeniile vieții noastre sociale.

Schimbul de valori materiale, comerțul mondial, consecință a libertății și democrației prezente deja în viața de zi cu zi, abordarea unor domenii comerciale și schimburi de tehnologie, activitatea economică a agenților economici, persoane fizice și juridice române, se înscriu, în mod special în ultimul deceniu, în tendința României de a intra în Uniunea Europeană, prezentă în comerțul mondial fiind din ce în ce mai activă, cu tendința clară către o economie de piață unde, noțiunile folosite frecvent în contracte economice – și nu numai – sunt necesare oricărui participant.

Autorii, sub coordonarea științifică a dl. Conf. univ. dr. Gheorghe Caraiani, un prolific autor cu predilecție prin abordarea subiectelor în ceea ce am început să numim „shipping” și mă refer nu numai la subiecte precum asigurările maritime, transporturile maritime, pavilioanele de complezență, zonele libere, transporturile auto, feroviar, paradisuri fiscale, vămuirea mărfurilor de export-import etc., este prezent acum împreună cu colaboratorii cu lucrarea de față, un lexicon ce abordează o serie de domenii cu aplicativitate în comerțul internațional, noțiuni de transport maritim, termeni contractuali, clauze folosite în contractele de transport cu explicațiile aferente, alte noțiuni necesare practicilor în materie.

Cum limba engleză este folosită în cele mai multe țări în contracte de transport și chiar în reglementarea litigiilor, lexiconul de față, cuprinzând circa 1500 de termeni și expresii uzuale, este de folos agenților economici și nu numai, în folosirea corectă a termenilor și expresiilor, evitând astfel, pe cât posibil, termeni ambigui sau insuficient de clar cunoscuți, litigii ulterioare sau diferende în executarea și derularea contractelor economice.

De cele mai multe ori, litigiile se nasc din interpretarea clauzelor și termenilor folosiți, în acest sens instanțele românești fiind puse în fața interpretărilor, întrucât traducătorii de limba engleză nu sunt familiarizați cu unii termeni folosiți în contractele internaționale.

Çuvânt înainte

Complexitatea unei astfel de lucrări este evidentă, munca autorilor fiind extrem de laborioasă, fiind necesară apelarea la dicționare enciclopedice, norme și termeni juridici frecvent folosiți în terminologia engleză de specialitate și nu în ultimul rând la explicații tehnice ale termenilor folosiți.

Prin bogatul și diversificatul conținut, credem că lucrarea va fi utilă specialiștilor în domeniu, instituțiilor de învățământ superior și de profil, fiind absolut necesară în prezentul context al economiei de piață.

Mihai Serescu,
Căpitan de cursă lungă,
absolvent al Facultății
de Drept din București

A

A.B.S., able-bodied (seaman) marinar brevetat.

A.D. of S.T., Assistant Director of (the) Sea Transport (Departament), director adjunct al Departamentului transporturilor navale.

A.I.C.S., Associate of the Institute of Chartered Ship-Brokers, membru al Institutului de curtieri maritimi.

A.M.L., American Merchant Lines, Linii comerciale (maritime) americane (*companie de navigație*).

A.M.L.B.O., Association of Master Lightermen and Barge Owner, Asociația proprietarilor de mahone și șlepurii.

ABANDON, termen prin care se desemnează renunțarea titularului unui drept de proprietate având ca obiect bunuri individuale determinate sau bunuri de gen, la acele bunuri, ca și renunțarea posesorului unor astfel de bunuri la exercitarea posesiei lor atunci când ele se află într-o situație care legitimează o atare atitudine. În transportul maritim de mărfuri există mai multe varietăți de **A**. Astfel, asiguratul, parte a unui contract de asigurări maritime, în

caz de avarie poate proceda după cum urmează: să, considere avaria ca o pierdere parțială, caz în care este îndreptățit să pretindă despăgubirea corespunzătoare gravității avariei suferite, păstrându-și pe mai departe dreptul de proprietate asupra navei și/sau asupra mărfii avariate; să abandoneze nava și/sau marfa la dispoziția asiguratorului, considerând avaria ca o pierdere totală, caz în care el va fi despăgubit pentru întreaga valoare asigurată, dar pierde dreptul de proprietate cu privire la navă și/sau la marfă în favoarea asiguratorului. Într-o atare ipoteză asiguratorului îi revin toate drepturile și obligațiile privind bunurile abandonate, inclusiv obligația de salvare a lor. Dacă asiguratul optează pentru **A**. navei și/sau a mărfii, el trebuie să facă o declarație de **A**. Prin care să aducă la cunoștința asiguratorului faptul abandonării bunurilor respective. Asiguratorul are dreptul să refuze acceptarea **A**. spre a evita asumarea răspunderii juridice pentru epavă, dar rămâne obligat de asigurat la plata integrală a valorii asigurate. **A**. bunurilor asigurate este admis numai în cazurile expres prevăzute de lege și numai în condițiile stabilite prin polița de asigurare. În celelalte situații asiguratul poate

pretinde de la asigurator numai plata despăgubirii aferente avariei parțiale suferite. Considerat prin prizma răspunderii amatorului, A. se concretizează în cedarea navei de către proprietar în favoarea creditorilor săi maritimi spre a se elibera pe această cale de răspunderile ce-i revin ca urmare a actelor sau a omisiunilor săvârșite de comandant, pilot, echipaj sau orice alte persoane pentru care este ținut să răspundă. În dreptul român, ca și în sistemul de drept neolatin, răspunderea amatorului pentru faptele comandantului, pilotului, echipajului etc. este limitată la "averea de mare". Fiecare navă constituie o avere distinctă. Legislațiile din statele care au aderat la convențiile de la Bruxelles din 1924 și 1957 privind limitarea răspunderii amatorilor limitează responsabilitatea acestora la o sumă forfetară de 8 lire sterline/tonă registru pentru toată averea amatorului (de mare și de uscat). În fine, în cazurile prevăzute de lege, încărcătorul poate abandona marfa în favoarea amatorului liberându-se astfel de obligația privind navlul datorat. Pentru a evita riscurile decurgând din exercitarea acestui drept, amatorul poate pretinde plata anticipată a navlului aferent mărfurilor a căror valoare unitară este inferioară valorii întregului (engl. *Abandonment - right of -*; fr. *Abandon - droit d' -*; germ. *Abandon - Recht des - s*).

ABRUF, termen prin care se desemnează numărul de ordine dat dispoziției letrice sau telegrafice prin care importatorul comunică (direct sau prin mandatarul lui, care de regulă este o casă de expediții internaționale) exportatorului instrucțiunile

privind expedierea și transportul mărfii obiect al contractului de vânzare comercială internațională convenit. A. se scrie pe toate documentele ce se întocmesc în vederea aducerii la îndeplinire a menționatei dispoziții, constituind un veritabil mijloc de identificare a ei, ca și a respectivelor documente.

ACCESORII DE ÎNCĂRCARE, include echipamentul de legare, containere de scaune (pentru transportul mărfii pe locurile pasagerilor în cabina avionului), containerele pentru transportul mărfii instalate supă îndepărtarea scaunelor, orice containere folosite pentru izolarea sau protejarea bunurilor, de ex.: pungi de plastic, platforme, echipament pentru marfa de valoare, colectarea de rețele și genți, spații pentru animale vii, învelitori de orice fel. Aparatura de încărcare nu este accesoriu de încărcare.

ACCIDENT, eveniment întâmplător și neprevăzut care cauzează o avarie sau rănirea, mutilarea ori moartea unei ființe. Accident de muncă. Accident produs la locul de muncă sau în afara lui, dacă accidentarea s-a produs în timpul serviciului. Accident aerian. Eveniment legat de utilizarea unei aeronave care se produce în momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia, cu intenția și dreptul legal de a efectua un zbor și momentul când toate persoanele aflate la bord sau debarcate și în cursul căruia o persoană este rănită grav sau mortal, aeronava suferă deteriorări sau este distrusă, fiind total inaccesibilă.

ACCIDENT NUCLEAR, eveniment nuclear care afectează instalația și provoacă

iradierea sau contaminarea populației sau mediului peste limitele permise de reglementările în vigoare.

ACCIDENTE DE AVIAȚIE ÎN CARE SUNT IMPLICATE BUNURI PERICULOASE, un eveniment asociat sau corelat cu transportul aerian al bunurilor periculoase, care conduce la răni grave, la decesul unei persoane sau la deteriorări majore ale bunurilor transportate;

ACCIZĂ, 1. Impozit indirect sub formă de taxă vamală ce se stabilește asupra unor produse considerate de lux (Ex. mașini de lux, țigări, băuturi etc.). 2. Impozit indirect ce se aplică unor produse autohtone sau din import cu scopul descurajării consumului prea mare al acestora.

ACORD (sinonim convenție), denumire generică dată convențiilor internaționale (bi sau multilaterale) ce stabilesc cadrul juridic de desfășurare a raportului de comerț internațional și cooperare economică și tehnico-științifică internațională. Sunt mai frecvent utilizate următoarele varietăți de acorduri comerciale; de credit sau de decontare; de evitare a dublei impunerii; de garantare reciprocă a investițiilor; cadru; etc. **A.** pot interveni și între persoanele juridice care participă la raporturile de comerț internațional și cooperare economică și tehnico-științifică internațională. Așa sunt: **V. a. bancar, a. de barter, a. de credit, a. de swap.**

ACORD COMERCIAL INTERNAȚIONAL, 1. Înțelegere între două sau mai multe țări prin care se stabilesc modalități și reguli de desfășurare a raporturilor comerciale (în general sau numai în

anumite domenii ale comerțului internațional) ale țărilor respective între ele, ori privind cooperarea lor pe terțe piețe. **2. Act juridic** prin care se reglementează schimbul de mărfuri între țările semnatare. Prin **A.C.I.** se reglementează, de regulă: acordarea reciprocă a clauzei națiunii celei mai favorizate; instituirea sistemului de plăți prin clearing sau devize libere; nivelul prețurilor; reduceri și scutiri de taxe vamale; instituirea sau eliminarea de contingente etc. În funcție de durata pentru care se încheie, **A.C.I.** pot fi: pe termen scurt (adică anuale); pe termen mediu (2-3 ani); pe termen lung (5 sau mai mulți ani).

ACORD MARITIM, act bilateral semnat în numele sau din împuternicirea guvernelor pentru reglementarea unor probleme în domeniul transporturilor maritime. A.m. contribuie la extinderea și intensificarea cooperării între state în domeniul navigației maritime, cuprinzând numeroase clauze: definirea termenilor (nava unei părți contractante, părți contractante, autoritățile competente); încurajarea stabilirii de linii regulate de navigație între porturile celor două state, deservite de nave sub pavilioanele statelor respective; acordarea de către fiecare parte contractantă a regimului națiunii celei mai favorizate navei celeilalte părți contractante, membrilor echipajelor, pasagerilor, precum și încărcăturilor acestor nave la sosirea, staționarea și plecarea din porturile și locurile de ancorare ale statelor partenere; tratamentul navelor părților contractante care suferă un naufragiu eșuează sau sunt în pericol lângă țărmul celeilalte părți contractante; procedura recunoașterii recipro-

ce a naționalității navelor și a documentelor de identitate ale marinarilor; soluționarea diferendelor privind interpretarea sau aplicarea A.M.

ACORDUL CU PRIVIRE LA TRANSPORTURILE INTERNAȚIONALE DE MĂRFURI PERISABILE ȘI INSTALAȚIILE SPECIALE PENTRU ACESTE TRANSPORTURI (A.T.P) – România a aderat la această convenție prin Ordonanța nr. 75 din 25.08.1998 publicată în Monitorul Oficial nr. din 28.08.1998. În scopul îmbunătățirii condițiilor de conservare a calității mărfurilor perisabile în curul transportului și, deci, de dezvoltare a comerțului cu asemenea bunuri, Comisia Economică pentru Europa a ONU a elaborat un acord referitor la transporturile internaționale ale produselor alimentare și a altor mărfuri perisabile, precum și la instalațiile ce se folosesc în acest scop. În conformitate cu această convenție, toate instalațiile cu care sunt dotate mijloacele de transport pentru a asigura un regim de temperatură dirijată (isoterme, refrigerente, frigorifice sau calonifice) trebuie să fie controlate de autoritățile competente din țara unde sunt înregistrate și înmatriculate. Această verificare se face înainte ca instalațiile să intre în exploatare, periodic, din 6 în 6 luni și de câte ori dorește s-o facă numita instituție. Instalațiile nou construite în serie vor fi controlate obligatoriu printr-un sondaj care să cuprindă cel puțin 1% din numărul unei serii. După orice verificare, instituția care a efectuat controlul eliberează un atestat în conformitate cu un model tip prevăzut în această convenție. Fiecare autovehicul rutier trebuie să aibă la bord un atestat sau o fotocopy a acestuia pentru a fi prezentat

la cerere oricărui agent însărcinat cu asemenea control. Fiecare parte contractantă va recunoaște valabilitatea atestatelor eliberate de autoritatea competentă dintr-un stat contractant. Prevederile ATP se extind la toate mijloacele de transport rutiere, feroviare și maritime (atunci când transporturile sunt continuate pe cale terestră iar parcursul maritim nu depășește 150 km). În anexele nr. 1, nr. 2 și nr. 3 ale Convenției menționate, se descriu metodele folosite pentru măsurarea eficacității instalațiilor și a dispozitivelor care asigură o temperatură dirijată. Folosirea unui echipament sau altul depinde de fiecare autoritate sau întreprindere care are obligația să mențină temperatura pe toată durata transportului. Autoritățile pot lua și alte măsuri care să conserve calitatea produselor prin menținerea unei temperaturi corespunzătoare în timpul transportului sau la descărcare. În orice caz, măsurile suplimentare nu trebuie să fie incompatibile cu angajamentele internaționale cu privire la transporturile de mărfuri perisabile. Dacă în cursul transportului n-au fost respectate prevederile acestui acord, atunci nimeni nu poate să dispună asupra produselor alimentare decât numai autoritățile competente din statul contractant, care pot să aprecieze compatibilitatea folosirii produselor în conformitatea cu reglementările pe linie de igienă alimentară, existente pe teritoriul țării respective. Orice parte contractantă poate în conformitate cu noamele impuse de exigențele igienei publice sau de profilaxie a animalelor, să interzică intrarea pe teritoriul său a produselor alimentare și să fixeze unele condiții de admitere a unor aseme-

nea mărfuri. Aceste prescripții nu sunt obligatorii pentru cărăuș, decât în măsura în care a acceptat să furnizeze asemenea prestații legate de asigurarea respectării acestor reglementări. Dacă transportul este supus prescripțiilor acestui acord și dacă încărcarea a avut loc pe teritoriul unei țări contractante, atunci, respectarea lor de către expeditorul care a încheiat contractul sau în lipsa contractului de transport de persoana care a efectuat transportul este obligatorie. Dispozițiile acestui acord nu se aplică transporturilor terestre în containere, dacă acestea reprezintă o continuare a transportului maritim (exclusiv în situația în care distanța este mai mică de 150 km). Orice parte contractantă poate lua orice măsură pe care o crede de cuviință, pentru a asigura respectarea prevederilor acestui acord. Autoritățile competente au, însă obligația de a informa părțile contractante asupra măsurilor luate în acest scop. Dacă una din părțile contractante constată o infracțiune comisă de o persoană rezidentă pe teritoriul său, atunci aceasta informează cealaltă parte contractantă asupra infracțiunii constatate și a sancțiunii aplicate. Acordul dă dreptul părților contractante ca, prin înțelegeri bilaterale sau multilaterale să convină clauze mai severe, atât cu privire la instalațiile frigorifice, cât și la temperatura ce trebuie menținută în timpul transportului ca umare a unor condiții climatice deosebite. Prevederile acestor înțelegeri se aplică numai părților participante la acordurile speciale menționate. Orice litigiu intervenit între două state contractante privind interpretarea aplicării prevederilor acestui acord va fi reglat pe calea

negocierilor între părți, iar în cazul că nu se va ajunge la înțelegere, se va apela la o comisie de arbitraj, aleasă de comun acord de părțile în litigiu. Dacă nu se poate ajunge la un acord cu privire la alegerea arbitrilor, se va apela la Secretarul General al Națiunilor Unite care va nominaliza un arbitru, părțile urmând să se supună deciziei acestui arbitru.

ACORDUL EUROPEAN PRIVIND REGIMUL DE LUCRU AL ECHIPAJELOR VEHICULELOR CARE EFECTUEAZĂ TRANSPORTURI RUTIERE INTERNAȚIONALE – A.E.T.R., a intrat în vigoare la 5 ianuarie 1976 și prevederile lui sunt obligatorii în următoarele țări: Austria, Belgia, Republica Cehă, Germania, Danemarca, Spania, Irlanda, Franța, Marea Britanie, Grecia, Italia, Luxemburg, Norvegia, Olanda, Portugalia, Republica Slovacă, fosta U.R.S.S. și Iugoslavia. Principalele prevederi ale A.E.T.R., care se referă la regimul de lucru al echipelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, sunt prezentate în continuare: 1. Perioadele de conducere: - conducerea continuă nu poate depăși 4 ore, decât în cazuri excepționale, când șoferul nu poate ajunge la un loc potrivit de parcare sau la destinație, caz în care se admite prelungirea perioadei de conducere continuă cu maximum 30 minute; - conducerea totală zilnică nu poate depăși 8 ore; - timpul de conducere săptămânal nu poate depăși 48 ore; - timpul de conducere în două săptămâni consecutive nu poate depăși 92 ore. 2. Pauzele de conducere: - după 4 ore de conducere continuă, se va lua o pauză de o oră sau

două pauze a câte 30 minute fiecare, repartizate pe perioada de conducere zilnică, astfel încât perioada de conducere continuă să nu fie depășită. 3. Perioadele de odihnă zilnică: odihna zilnică va fi de 11 ore consecutiv, în timp de 24 ore; dacă autovehiculul este condus de doi șoferi și este dotat cu cușetă care permite ca un șofer să se odihnească în timpul circulației, perioada zilnică va fi de 8 ore consecutiv, în timp de 30 de ore, precedând orice perioadă în care au condus sau au efectuat alte lucrări. Perioadele zilnice de odihnă pot fi petrecute în cușetă, cu condiția ca autovehiculul să staționeze. Perioadele zilnice de odihnă pot fi întrerupte când autovehiculul este transportat cu trenul sau cu ferry-boat-ul. 4. Perioadele săptămânale de odihnă: - fiecare membru al echipajului trebuie să aibă o zi întreagă (24 ore) de odihnă, la fiecare perioadă de o săptămână (7 zile) de lucru. 5. Evidența programului de lucru și odihnă. Această evidență se umărește prin înregistrarea pe diagrama tahograf și pe carnetul de evidență a timpului de lucru și de odihnă, a activității autovehiculului. Organele competente din țările în care se aplică prevederile A.E.T.R. controlează, prin mijloacele de evidență menționate, respectarea acestor prevederi. Carnetul de evidență poate fi procurat la granițele țărilor respective contra cost. În Germania, de exemplu, costul lui este cc. 8 DM.

ACORDUL GENERAL PENTRU TARIFE ȘI COMERȚ (G.A.T.T.), tratat multilateral interguvernamental, semnat în 1947 la Geneva, având 88 de țări ca părți contractante (Tunisia cu statut de aderare provizorie) și fiind aplicat de facto de alte 29

țări. A fost creat sub auspiciile O.N.U. și constituie cadrul organizatorico-juridic în care majoritatea statelor lumii negociază reducerea treptată a taxelor vamale, înlăturarea restricțiilor cantitative li a celorlalte obstacole netarifare, în scopul liberalizării schimburilor comerciale. G.A.T.T. este așezat pe următoarele principii fundamentale: acordarea reciprocă de către țările membre a clauzei națiunii celei mai favorizate și aplicarea de către fiecare din ele a principiului nediscriminării; interzicerea aplicării la import a restricțiilor cantitative; protejarea piețelor și industriilor naționale, în principal prin intermediul taxelor vamale, reducerea nivelului taxelor vamale și înlăturarea altor obstacole din calea comerțului prin negocieri multilaterale; aplicarea unui tratament mai favorabil țărilor în curs de dezvoltare; utilizarea metodei consultărilor între părțile contractante, în vederea evitării prejudiciului intereselor acestora; adoptarea deciziilor prin consens. Părțile contractante se reunesc în sesiune anuală, care constituie forul decizional cel mai important creat prin acest tratat; între sesiuni, Consiliul reprezentanților conduce și coordonează activitatea organelor subsidiare. G.A.T.T. își desfășoară activitatea curentă prin comisii specializate (pentru concesiile tarifare, salvagardare, probleme bugetare și financiare, balanțe de plăți), grupul consultativ al celor 18, precum și prin grupuri de lucru formate din reprezentanții statelor interesate și din experți. În structura sa organizatorică funcționează un secretariat care este condus de un director general și are sediul la Geneva. Până în prezent, sub egida G.A.T.T. s-au desfășurat șapte runde de negocieri între

părțile contractante, urmărind reducerea taxelor vamale la anumite produse sau grupe de produse. Acordarea concesiilor se face reciproc; prin efectul aplicării clauzei națiunii celei mai favorizate beneficiază de rezultatul negocierilor practic toate părțile contractante. România a aderat la G.A.T.T. în anul 1971; țara noastră a acceptat următoarele acorduri perfectate în cadrul negocierilor purtate sub denumirea de runda Tokyo: protocolul tarifar; acordurile privind evaluarea vamală; autorizații de import, obstacole tehnice, codul antidumping, comerțul cu aeronave civile; angajamente privind carnea de vită și produsele lactate; acordul privind cadrul juridic al comerțului internațional (prin care s-a prevăzut acordarea de către țările dezvoltate a unui tratament diferențiat, mai favorabil, țărilor în curs de dezvoltare); aranjamentul privind comerțul internațional cu textilele (în virtutea căruia s-a creat un cadru favorabil pentru negocierea de acorduri bilaterale de reglementare a comerțului cu asemenea produse, urmărindu-se lărgirea exportului românesc de mărfuri textile); acordul privind procedurile în materie de licențe de import. La 15 aprilie 1994 a fost semnat la Marakech (Maroc) de către 124 de state, printre care și România, Actul final al Runderi Uruguay, prin care s-a convenit cea mai vastă liberalizare a comerțului mondial înfăptuită vreodată. Cu începere de la 1 ianuarie 1995 au început să fie operate treptat reduceri de 40% la taxele vamale pentru produsele industriale și de 36% pentru produsele agricole. Dar cea mai mare realizare concretizată prin acest acord ar putea fi crearea, începând cu 1 ianuarie

1995, a Organizației Mondiale a Comerțului, care a înlocuit pe aceeași dată Acordul General pentru Tarife și Comerț (G.A.T.T.). Noua structură internațională deschide perspective deosebit de largi pentru afirmarea principiului libertății comerțului la scară planetară.

ACT DE COMERȚ, 1. Manifestare de voință având ca finalitate nașterea, modificarea sau stingerea unui raport juridic reglementat de o normă de drept comercial. 2. Act juridic (unilateral sau bilateral) ale cărui condiții de validitate și ale cărui efecte sunt determinate prin noemele dreptului comercial. 3. Mijloc juridic servind la înfăptuirea activității de comerț. În diferite sisteme de drept, A.C. sunt cuprinse în trei grupe: a) acte săvârșite de comercianți, care, tocmai din acest motiv, sunt prezumate comerciale; b) acte a căror natură comercială decurge din natura sau din forma lor; c) acte mixte, a căror natură este dublă, ele având deopotrivă caracter civil și caracter comercial. Sin. *Act comercial*.

ACT SAU FAPT DE COMERȚ INTERNAȚIONAL, concepte juridice având aceeași semnificație, anume aceea de operațiuni comercial sau de cooperare economică și tehnico-științifică privind vânzarea-cumpărarea sau schimburile de mărfuri, prestările de servicii, transportul și expedițiile internaționale, proiectarea sau executarea de lucrări, asistența sau colaborarea tehnică, vânzarea sau cumpărarea de licențe pentru folosirea brevetelor de invenții sau a procedeelor tehnologice, consignația sau depozitul, reprezentarea

și comisionul, operațiunile valutare, asigurațiile, turismul și, în general, orice acte de comerț în raporturile dintre participanții la comerț. Constituie elementul esențial pentru determinarea arealului dreptului comercial (intern sau internațional) și, totodată, se analizează ca mijloace juridice de înfăptuire a activității comerciale. **A. sau F.C.I.** sunt operații reglementate de legea comercială, dar legiuitorul nu le definește, ci numai le enumeră, cu caracter enunțativ. Orice **A. sau F.C.A. sau F.C.** poate fi sau deveni **A. sau F.C.I.** în măsura în care specificitatea lui conține un element de internaționalitate. Enumerările legale ale **A. sau F.C.I.** fumizează repere pentru practica de comerț (intern și internațional) pe baza cărora și prin comparație cu care se pot formula aprecieri și calificative cu privire la orice alte operațiuni și activități susceptibile de a fi încadrate în arealul de incidență al legii comerciale. **A. sau F.C.I.** este prin specificul său un fapt juridic (în sens larg) care generează un raport juridic cu elemente de internaționalitate și prin care se realizează o interpunere în circulația bunurilor și serviciilor săvârșită cu intenția de a obține un beneficiu (profit). **A. sau F.C.** se disting de actele civile pe baza următoarelor criterii: caracterul speculativ al faptului juridic dat; caracterul de act de interpunere în circulație a acelui fapt juridic; caracterul de întreprindere a faptului juridic respectiv și legătura de conexitate, cel puțin pe plan economic, între faptul juridic supus calificării cu oricare dintre elementele anterior menționate. Fiecare dintre aceste criterii este susceptibil de utilizare independentă de celelalte. Aceste criterii nu sunt cumulative,

fiind suficient ca în actul sau faptul supus aprecierii să se identifice cel puțin unul dintre caracterele menționate aici pentru ca el să fie calificat act sau fapt de comerț. Cât privește distincția dintre **A. sau F.C.** și **A. sau F.C.I.** prin ipoteză existența celui dintâi este stabilită aprioric; umează a se statua numai dacă ace **A. sau F.C.** are caracter internațional sau nu. De aceea singurul element care va trebui determinat într-o atare ipoteză este elementul de internaționalitate. Prezența unui asemenea element în structura oricărui **A. sau F.C.** îl convertește într-un **A. sau F.C.I.**. Elementul de internaționalitate nu este însă suficient prin el însuși să creeze nici măcar o aparență de comercialitate actului sau faptului respectiv. Elementul de internaționalitate poate da actului respectiv caracterul de **A. sau F.C.I.** numai în strânsă asocieră cu unul dintre elementele ce conferă acelui act sau fapt caracter comercial. Operațiunile de cooperare economică și tehnico-științifică pot fi calificate ca **A. sau F.C.I.** numai în măsura în care sunt convenite printr-un contract comercial internațional. Legea română exclude din sfera **A. sau F.C.I.** introducerea sau scoaterea din țară, definitivă sau temporară, prin colete sau de către călători, de bunuri destinate uzului sau consumului personal sau familial. Unor asemenea operațiuni le lipsește elementul de comercialitate, legiuitorul apreciind că ele nu au nici caracter speculativ și nici caracter de interpunere în circulație.

ACTIVITATE CONEXĂ TRANSPORTULUI RUTIER, activitate care se desfășoară în legătură cu și în timpul activității de transport rutier.

ACTIVITATE DE COLECTARE ȘI EXPEDIERE A MĂRFURILOR, activitatea de preluare și expediere de mărfuri în partizi mici și mijlocii.

ACTIVITATE LEGATĂ DE INVESTIȚII DE CAPITAL, include în special, dar nu exclusiv, administrarea, întreținerea, folosirea și exploatarea unei investiții.

ACTIVITATE NUCLEARĂ, orice practică umană care introduce surse sau căi de expunere suplimentare, extinde expunerea la un număr mai mare de persoane sau modifică rețeaua de căi de expunere, plecând de la sursele existente, măbind astfel expunerea sau posibilitatea expunerii persoanelor sau numărul de persoane expuse.

ACTIVITĂȚI ASOCIATE, include organizarea, controlul, funcționarea, menținerea, precum și dispunerea de persoane juridice, filiale, agenții, oficii, fabrici sau alte facilități pentru desfășurarea activității, dobândirea, folosirea, protecția și dispoziția asupra proprietății de orice fel, incluzând drepturile de proprietate intelectuală și industrială și luarea cu împrumut de fonduri, cumpărarea și emiterea de acțiuni, precum și cumpărarea de valută străină pentru importuri, în conformitate cu legile și reglementările statului gazdă. Totodată **A.A.** include și întreținerea persoanelor juridice, succursalelor sau alte facilități pentru conducerea afacerilor, încheierea, intrarea în vigoare și punerea în aplicare a contractelor, achiziționarea de proprietăți de toate felurile.

AD VALOREM, expresie utilizată pentru a sugera modalitatea de calculare a unor

taxe, comisioane etc., luându-se în considerare ca element determinant valoarea mărfii cu referire la care se calculează procentul stabilit. Această modalitate primește aplicare largă la determinarea taxelor vamale a căror stabilire se face ținându-se seama de două elemente, și anume: valoarea în vamă a mărfii și procentul taxei vamale.

AERODROM, suprafață delimitată pe pământ sau pe apă care cuprinde eventual clădiri, instalații și materiale, destinată a fi utilizată în totalitate sau în parte pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor. Aeroportul utilizat exclusiv pentru elicoptere se numește heliport.

AEROFAR, dispozitiv optic de semnalizare la mare distanță care servește ca punct de reper pentru avioanele aflate în zbor.

AEROGARĂ, ansamblu de clădiri în cadrul unui aeroport și care dispune de servicii tehnice și administrative necesare asigurării traficului aerian de mărfuri și călători.

AEROGRAME, corespondență avion, purtând mențiunea "Aerogramă", este constituită dintr-o foaie de hârtie, convenabil pliată și lipită pe toate părțile și ale cărei dimensiuni sunt fixate prin actele **U.P.U.**

AERONAVĂ, aparat care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului. Aeronavă de stat. Aeronavă folosită pentru servicii militare sau de poliție.

AERONAVĂ DESTINATĂ TRANSPORTULUI DE PASAGERI, o aeronavă care

transportă orice persoană, alta decât un membru al echipajului, un angajat al operatorului într-o misiune oficială, un reprezentant autorizat al autorității aeronautice naționale sau o persoană care însoțește încărcătura;

AERONAVĂ-CARGOU, orice aeronavă, alta decât o aeronavă destinată transportului de pasageri, cu ajutorul căreia se pot transporta diferite bunuri.

AEROPORT, aerodrom deschis pentru operații comerciale de transport aerian. Aeroport internațional. Aeroport nominalizat ca aeroport de intrare și plecare destinat transportului internațional al aeronavelor și în care sunt asigurate facilități de control vamal, de sănătate publică, pentru controlul veterinar și fitosanitar, precum și pentru alte facilități sanitare.

AEROPORT ALTERNATIV, alternativă de rută și de aeroporturi de destinație pentru un zbor.

AEROPORT-DESTINAȚIE, ultimul aeroport de destinație plănuț pentru un zbor.

AEROPORT-ORIGINE, locul de unde începe zborul.

AEROPORT-PLECARE, aeroportul de unde a plecat avionul ultima dată folosind același număr de zbor.

AF RETARE, v. navlosire.

AFFECTIO SOCIETATIS, element definitoriu al contractului de societate exprimând voința asociaților de a colabora, în condiții de egalitate, la realizarea scopului comun care este obținerea de beneficii ce urmează a fi împărțite între ei. **A.S.** se concretizează în voința asociaților de a

constitui o societate comercială prin aporturile aduse și activitatea prestată de aceștia în folosul societății respective; ori de câte ori o asemenea voință lipsește, societatea comercială nu poate lua ființă.

AGENCY ACT OF THE PARTIES, expresie prin care, în terminologia dreptului anglo-american, se desemnează varietatea de *agency* convenită prin acordul de voințe intervenit între principal și agent. **V. agency.**

AGENCY BY AGREEMENT, varietate de *agency* presupunând că raportul juridic stabilit între principal și agent are ca sursă acordul părților. **V. agency.**

AGENCY BY CONSENT, expresie prin care se desemnează (în dreptul anglo-american) varietatea de *agency* fundată pe acordul de voințe intervenit între principal și agent. **V. agency.**

AGENCY BY ESTOPPEL, expresie prin care, în terminologia dreptului anglo-american, se desemnează varietatea de *agency*, presupunând ca sursă a raportului juridic dintre principal și agent prezumția legală de reprezentare fundată pe o împuternicire aparentă (a celei dintâi pentru aceasta din urmă). **V. agency.**

AGENCY, 1. Instituție juridică specifică dreptului anglo-american, cuprinzând intermedierea cu toate formele sale de manifestare (inclusiv aceea realizată în baza unui contract de muncă), precum și gestiunea de afaceri, contractul de antrepriză, răspunderea delictuală indirectă, contractul de muncă, precum și toate formele de reprezentarea incapabilului și reprezentarea proprie a dreptului familiei.

În sistemul de *common law*, conceptul de intermediere este esențial diferit față de cel reglementat în dreptul continental; acest sistem nu cunoaște instituția mandatului civil. 2. Raport juridic stabilit prin intermediul împuternicirii date de o persoană numită *principal* unei alte persoane numită agent, care acceptă să acționeze la numele acestuia. Sursa acestui raport juridic poate fi a) *acordul părților*, în această ipoteză se vorbește despre *agency by agreement*, *agency by consent*, *agency of the parties*; the agent primește de la principal o împuternicire reală, numită *authority*, în baza căreia acționează pe seama și sub controlul acestuia din urmă (adică a titularului afacerii comerciale vizată de împuternicire); b) *prezumția legală de reprezentare fundată pe o împuternicire aparentă (agency by estoppel)*; o atare împuternicire este deductibilă din vorbele sau din conduita principalului; în temeiul ei, *agentul* (care poate fi persoană fizică sau persoană juridică) dobândește puterea de a săvârși atât acte juridice, cât și fapte materiale (prestații materiale – *manual service*). Controlul exercitat de principal asupra agentului poate înfățișa grade diferite de intensitate; în funcție de acest criteriu, *agentul poate fi: agent servant* (în ipoteza în care el acționează sub controlul strict al principelui și pe baza dispozițiilor acestuia) sau *agent independent (constructor-agent)*, a cărei activitate mu este supusă controlului. În funcție de întinderea împuternicirii primite, agentul poate fi: general agent, a cărui împuternicire privește îndeplinirea unui set de operații cu caracter de continuitate, și *special-agent*, care primește însărcinarea

de a aduce la îndeplinire o singură afacere. Indiferent de postura în care se află, *agentul* are obligația de loialitate față de *principal*, nefiindu-i îngăduit să acționeze în interesul părții adverse; totodată, nu-i este admis să facă concurență principalului și nici să aibă interese contrare cu acesta. Agentul este îndatorat de asemenea să dea socoteală față de principal cu privire la tot ceea ce a primit sau a plătit pentru el, precum și să predea acestuia toate foloasele rezultate din afacerea încheiată pentru dânsul (inclusiv darurile manuale făcute de un terț agentului pentru a-l corupe). A. se înfățișează în două ipostaze, una presupunând că *agentul* este retribuit pentru activitatea sa de către *principal*, iar alta vizând situația în care *agentul acționează cu titlu gratuit*. *Principalul* are față de *agent* următoarele obligații: să-i plătească remunerația pentru serviciile prestate; să-l indemnizeze pentru cheltuielile și pierderile suportate în îndeplinirea prestației sale; să-l înconștientizeze despre riscurile financiare și patrimoniale inerente activității de agent. Agentul acționează pentru principal, *nomine alieno* sau *nomine proprio*, corespunzător împuternicirii primite. Atunci când *agentul* acționează fătis pentru principal, iar din comportarea sa terțul deduce existența principalului, acesta din urmă devine parte în contractul cu terțul, indiferent dacă numele său a fost menționat sau nu, realizându-se o *disclosed agency*; este posibil însă ca *principalul* să devină parte din contractul cu terțul, independent de orice informare a terțului, numai în virtutea autorizației, adică a actului prin care se formulează împuternicirea agentului, caz în care se rea-

lizează o *undisclosed agency*. Cât privește împuternicirea (authority), aceasta poate fi de două feluri: reală (*actual authority*) și aparentă (*apparent authority*). Cea dintâi conferă puterea de a realiza acte juridice, dar și fapte materiale: ea poate fi *expresă*, dacă rezultă dintr-un înscris emanat de la principal sau din exprimarea verbală a acestuia din urmă, și *implicită*, când existența sa rezultă dintr-o comportare a principalului care l-a determinat pe agent să creadă că principalul a dorit ca el să lucreze în contul lui. Cea de-a doua există atunci când *principalul* se comportă astfel încât terțul, interpretându-i rezonabil conduita, își formează convingerea că acesta a acceptat să consimtă cu adevărat ca persoana ce pretinde că acționează pentru el să lucreze în interesul lui; în acest fel de împuternicire (adică împuternicirea aparentă) poate avea ca obiect numai acte juridice. Împuternicirea de a îndeplini o afacere are caracter complex și o sferă extinsă: ea implică și pe aceea de a îndeplini toate actele pe care afacerea respectivă le presupune (*implied authority*), sau care sunt uzuale în acea materie (*usual authority*), ori sunt în conformitate cu cutumele locului unde are loc operația vizată (*customary authority*). Se cere ca principalul să aibă capacitatea de a contracta, iar agentul să posede discernământ și voință neviciată. Contractul convenit de agent cu terțul produce efecte față de principal atât în ipoteza că agentul a acționat în baza unui împuterniciri (reale sau aparente, în cazul unei *disclosed agency*), sau numai reale când este vorba de *undisclosed agency*), cât și atunci când angajarea răspunderii s-a produs doar prin puterile inerente agentului.

AGENT COMERCIAL, intermediar – persoană fizică sau juridică ce desfășoară o activitate independentă, permanentă și cu caracter profesional, de negociere a operațiunilor comerciale în numele și pe contul unui partener de care îl leagă un contract de mandat. Serviciile prestate sunt retribuite în general prin comisioane calculate de regulă în procente la valoarea tranzacției. **A.C.** poate acționa având una din următoarele două calități: a) mandatar cu reprezentare, având sarcina de a finaliza operațiunile negociate prin încheierea raportului juridic în numele și pe contul mandantului pe care îl reprezintă; în acest caz, contractul de agentură comercială se încheie pe durată nedeterminată și nu poate fi denunțat ad nutum (unilateral) fără motiv legitim, mandantul trebuind să dovedească culpa **A.C.**; b) mandatar fără reprezentare, numit și curțier, ce se ocupă cu intermedierea obținerii de comenzi sau oferte pe care le transmite firmei reprezentate, urmând ca ea însăși să încheie actul juridic cu terții. Acesta își îndeplinește obligațiile de intermediar în baza unui contract de curțaj prin care se stabilește indemnizația procentuală (curțaj) convenită curțierului. Dacă afacerea încheiată implică livrări succesive, curțajul se plătește la fiecare livrare. În unele țări au fost înființate întreprinderi agent sub forma unor societăți pe acțiuni care intermediază între întreprinderile inteme și firmele din alte țări. În funcție de contractul de mandat încheiat, aceste întreprinderi-agent pot îndeplini următoarele operațiuni: întocmirea unor studii de piață, desfășurarea activității de publicitate comercială, pregătirea ofertelor, participarea la negocieri comerciale, orga-

nizarea de seminarii, simpozioane și alte activități de relații publice, pregătirea participării mandantului la târgurile internaționale, organizarea de servicii tehnice etc.

AGENT DE HANDLING, reprezintă agentul care asigură serviciile necesare la sol. În contract se prevăd serviciile care urmează să le presteze, tarifele tarifele utilizate și răspunderile între transportatori și agentul de handling. Contractul de handling este reciproc, în sensul că fiecare companie figurează reciproc, ca agent de handling. În cazul că nu ar exista acest contract, plata serviciilor necesare ar urma să fie efectuată în numerar imediat după prestarea serviciilor sau chiar în avans.

AGENT DE NAVĂ, întreprindere comercială având ca obiect reprezentarea, în portul unde este situată, a intereselor navelor aflate în acel port. Îndeplinește următoarele atribuții mai importante: acordă asistență comandanților de nave în raporturile acestora cu autoritățile portuare, cu încărcătorii și primitorii mărfurilor; asigură introducerea navelor în port, precum și obținerea, pentru fiecare dintre ele, a danei, a utilajelor și a echipajelor de operare; întocmește conosamente și manifestele mărfurilor încărcate; achită taxele portuare și, dacă este cazul, avansează sume de bani comandantului, în contul amatorului etc. **A.N.** acționează în nume propriu, dar pe seama amatorilor.

AGENT DE RAMPĂ, persoană care supervizează și coordonează de pe rampă sarcinile manevrării la sol la sosirea/plecarea unui avion.

AGENT ECONOMIC, denumire generică prin care, în economia de piață se desemnează comercianții persoane fizice, comercianții persoane juridice, precum și regulile autonome, ca participanți la raporturile economice și juridice care în totalitatea lor concretizează procesele economice în desfășurarea acestora.

AGENT MARITIM, persoană juridică ce reprezintă interesele navelor comerciale, indiferent de pavilion, într-un anumit port sau în toate porturile țării de reședință a agentului, putând lucra atât în nume propriu cât și pe contul și din mandatul amatorului navei pe care o agenturează. Atribuțiile a.m. constau în principal din: acordarea de asistență comandantului navei în diversele sale relații cu autoritățile portuare, cu încărcătorii și primitorii mărfurilor, cu fumizorii de provizii etc.; întocmirea și procurarea tuturor documentelor necesare navei pentru voiajul respectiv; plata taxelor portuare și avansarea altor sume necesare comandantului în contul amatorului; procurarea de încărcătură de retur la navele neangajate; intervenții în legătură cu tratarea și soluționarea diverselor litigii ce se pot ivi între navă și autorități, primitori, încărcători etc. și luarea de măsuri pentru apărarea intereselor navei, a comandantului și echipajului; avizarea amatorului și a agenților navei din alte porturi asupra situației navei, datei de sosire, încărcăturii luate etc. **A.M.** nu poate reprezenta amatorul în justiție decât în baza unei împuterniciri speciale (power of attorney). Pentru serviciile sale obișnuite **A.M.** primește așa numitul comision de agenturare, iar pentru servicii deosebite

efectuate la cererea comandantului navei sau a armatorului, comisioane speciale.

AGENT, persoană care, primind o împuternicire – în temeiul unui contract de agency – de la principal, acceptă să acționeze în numele acestuia. **V. agency.**

AGENȚIA NAȚIONALĂ DE CONTROL AL EXPORTURILOR STRATEGICE ȘI AL INTERZICERII ARMELOR CHIMICE, organul de specialitate al Guvernului României care supraveghează și coordonează prin Direcția de control al interzicerii armelor chimice, toate activitățile privind aplicarea prevederilor Convenției privind interzicerea dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chimice și distrugerea acestora. Agenția asigură controlul producerii, folosirii, importului și exportului de substanțe chimice toxice și precursorii acestora, astfel încât activitățile respective să se desfășoare în conformitate cu prevederile legii. Agenția este autoritatea națională pentru aplicarea prevederilor convenției mai sus menționate și asigură în conformitate cu aceasta relațiile cu Organizația pentru Interzicerea Armelor Chimice, cu sediul la Haga, precum și cu autoritățile naționale similare din alte țări. Organizarea, funcționarea și dotarea Agenției, în scopul îndeplinirii atribuțiilor ce-i revin, se stabilesc prin Hotărâre a Guvernului. Pentru îndeplinirea funcțiilor prevăzute, Agenția are următoarele atribuții: a) autorizează funcționarea instalațiilor și/sau laboratoarelor în care se produc substanțe chimice înscrise în lista nr.1 din Legea nr.56/1997 pentru aplicarea prevederilor Convenției privind interzicerea dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chi-

mice și distrugerea acestora, folosite în scopuri neinterzise și verifică sistematic, prin inspecție la fața locului, substanțele chimice și instalațiile și/sau laboratoarele menționate. Scopurile neinterzise prin convenție sunt: 1) scopuri industriale, agricole, de cercetare, medicale, farmaceutice sau alte scopuri pașnice; 2) scopuri de protecție, anume acele scopuri în relație directă cu protecția împotriva substanțelor chimice, toxice și armelor chimice; 3) scopuri militare care nu au legătură cu utilizarea armelor chimice și care depind de utilizarea proprietăților toxice ale substanțelor chimice ca metodă de război; 4) scopuri pentru asigurarea respectării legilor, inclusiv combaterea dezordinilor publice. b) elaborează și transmite Organizației declarațiile naționale, inițiale și anuale, privind substanțele chimice înscrise în lista nr.1 și instalațiile de producere a acestora în scopuri neinterzise; c) verifică sistematic respectarea regimurilor privind substanțele chimice înscrise în listele nr.2 și 3 din legea mai sus menținată și instalațiile de producere a acestora, pe baza datelor furnizate de deținătorii instalațiilor și prin inspecții la fața locului; d) elaborează și transmite Organizației declarațiile naționale, inițiale și anuale privind substanțele chimice înscrise în listele nr. 2 și 3 din lege, precum și platformele care produc, prelucrează, consumă, importă sau exportă aceste substanțe chimice; e) eliberează autorizații în vederea obținerii licențelor de import și de export pentru substanțele înscrise în liste și notifică Organizației transferurile de substanțe chimice înscrise în lista nr. 1 cu cel puțin 30 de zile înainte de efectuarea lor; f) eli-

berează certificate de utilizator final pentru importurile de substanțe chimice înscrise în liste; g) verifică, pe bază de date și prin inspecție la fața locului, platformele care produc prin sinteză substanțe organice definite, neînscrise pe liste; elaborează și transmite Organizației declarații naționale, inițiale și anuale, privind aceste platforme; h) colectează de la deținătorii obiectelor prevăzute la lit. a), c) și g) datele necesare întocmirii declarațiilor naționale și organizează banca națională de date; i) transmite Organizației nu mai târziu de 30 de zile de la data intrării în vigoare a convenției, declarația privind substanțele pentru combaterea dezordinilor publice; j) asigură împreună cu alte autorități publice competente condițiile necesare executării inspecțiilor internaționale, în concordanță cu prevederile convenției; k) cooperează cu Organizația și cu autoritățile naționale din alte state în vederea aplicării eficiente a prevederilor convenției; l) informează semestrial Guvernul României asupra modului de îndeplinire a prevederilor convenției. În scopul verificării respectării prevederilor Convenției, Organizația execută inspecții inițiale, inspecții de rutină și inspecții la cerere, prin echipe de inspecție formate din inspectori și asistenți de inspecție numiți de aceasta. Echipele de inspecție ale Organizației sunt însoțite pe timpul desfășurării activităților pe teritoriul României de echipe de însoțire. În vederea aplicării prevederilor referitoare la desfășurarea inspecțiilor internaționale, Agenția întreprinde următoarele măsuri: a) stabilește împreună cu Ministerul de Interne - Direcția generală a poliției de frontieră, străini, probleme de migrații și

pașapoarte și cu Ministerul Finanțelor - Direcția Generală a Vămirilor, punctele de intrare-ieșire în/din țară a echipelor de inspecție și le transmite Organizației în cel mult 30 de zile; b) transmite operativ Ministerului Finanțelor - Direcția generală a vămirilor lista echipamentului aprobat de Organizație, precum și orice actualizări ale acestei liste. De asemenea cu ocazia fiecărei inspecții comunică lista probelor prelevate de echipa de inspecție pentru care se permite scoaterea din țară; c) transmite Ministerului Transporturilor - Departamentul aviației civile, datele necesare în vederea eliberării autorizației de survol/aterizare specială pentru aeronavele neprogramate deținute sau închiriate de Organizație; d) transmite Ministerului Transporturilor - Departamentul aviației civile, cu cel puțin 5 ore înainte de plecarea programată de pe ultimul aeroport, în vederea intrării în spațiul aerian al României, datele necesare aprobării planului de zbor pentru aeronave neprogramate, deținute sau închiriate de Organizație; e) constituie echipa de însoțire din membri ai corpului de control, din reprezentanți ai obiectivului controlat (inspectat) și, după caz, din reprezentanți ai autorităților publice competente. Echipa de însoțire asigură pe timpul desfășurării inspecției, respectarea obligațiilor și exercitarea către persoana inspectată a drepturilor care decurg din prevederile convenției. În acest scop, printre altele: a) examinează la punctul de intrare echipamentele și aparatūra aduse de echipa de inspecție și le acceptă sau le respinge, pe baza listei stabilite de Organizație și a documentelor care le însoțesc; b) verifică la terminarea inspecției

echipamentele și aparatura precum și probele care se scot din țară de către echipa de inspecție și participă la executarea formalităților vamale pentru acestea. Ministerul Finanțelor: a) asigură introducerea fără taxe vamale a echipamentelor, aparaturii și probelor transportate de membrii echipei de inspecție precum și a articolelor de uz personal ale acestora cu excepția articolelor de import sau export interzise prin lege sau controlate prin reguli de carantină, cu condiția scoaterii din țară a acestora la încheierea inspecției. Formalitățile vamale pentru echipament, aparatură și probe se execută odată cu examinarea acestora de către echipa de însoțire, într-un loc stabilit de comun acord de către Agenție și Direcția Generală a Vămilelor; b) infomează operativ Agenția asupra operațiunilor de tranzit prin România a substanțelor chimice înscrise în liste, efectuate în conformitate cu legislația vamală. Ministerul Transporturilor întreprinde următoarele măsuri cu privire la aeronavele deținute sau închiriate de Organizație, care transportă echipele de inspecție și echipamentele necesare inspecției: a) aprobă eliberarea autorizației de survol/aterizare specială pentru aeronavele neprogramate, deținute sau închiriate de Organizație; b) la cererea Agenției, dispune aprobarea cu prioritate a survolului spațiului aerian al României, sau aterizările/decolările pe/de pe aeroporturile din România, destinate traficului aerian internațional; dispune asigurarea cu prioritate, contra cost, a serviciilor de deservire la sol a securității, service-ului și combustibilului; d) dispune ca aeronavele să fie scutite de plata tarifelor pentru serviciile

de navigație ariană, de plata taxelor de aterizare, iluminat și staționare, de plata tarifelor pentru folosirea serviciilor de navigație aeriană de rută (RNAC) și de plata tarifelor pentru servicii de navigație de aeroport și terminală.

AGENȚIE DE VOIAJ, spațiu special amenajat în care se desfășoară activități de eliberare a legitimațiilor de călătorie, informare și îndrumare a călătorilor.

AGENȚIE, subunitate a căii ferate împunternicită să încheie contracte de transport pentru călători și marfă, precum și convenții cadru pentru încărcare-descărcare.

AGENTURARE, termen prin care se desemnează în mod generic activitatea desfășurată de firme specializate în diferite domenii precum: transporturi maritime, operațiuni valutare, asigurări, operațiuni cu mărfuri etc. Acele firme acționează în calitate de intermediari sau agenți. Când acționează ca intermediari ele lucrează de regulă în numele și pe contul celui pe care îl reprezintă (adică al comitentului) și primesc pentru prestația îndeplinită un comision). Mărimea comisionului se stabilește prin contract sau dacă se intermediază operațiuni în bursă, pe baza tarifelor obligatorii aplicabile pentru asemenea operațiuni. Implicarea agenților comerciali în derularea operațiunilor de import-export de mărfuri majorează costurile respectivelor operațiuni și antrenează inevitabil și majorarea prețurilor acelor mărfuri. De aceea nici importatorii și nici exportatorii nu apelează la serviciile acestora atunci decât când este strict necesar. În unele situații însă participarea unor intermediari ca de

pildă agentul de bursă sau brokerul la operațiunile avute în vedere (cum sunt operațiunile de bursă) este impusă de noemele obligatorii ce reglementează activitatea pe anumite piețe. În domeniul transporturilor maritime, **A.** este înfăptuită de agenții maritimi sau de agenții de nave pentru asigurarea reprezentării intereselor navelor comerciale indiferent de pavilion în porturile din țara de reședință.

AIMS, American Institute of Merchant Shipping, Institutul american de transport maritim.

AJUSTARE FISCALĂ LA FRONTIERĂ, regim fiscal potrivit căruia produsele de export sunt scutite de impozitele indirecte iar produsele de import sunt supuse la aceleași impozite ca și cele indigene. Întrucât prin evaluarea diferențiată a bazei de impunere prin structura impunerii sau prin ordinea de percepere a taxelor iau naștere discriminații privind mărfurile importate. **A.F.F.** intră în categoria barierei netarifare care implică indirect limitarea importurilor prin mecanismul prețurilor. Astfel, în timp ce pentru produsele indigene baza impunerii este dată de prețurile cu ridicata, la produsele importate baza de impunere este prețul cif (v. condiții de livrare) majorat cu taxa vamală și eventual alte taxe percepute la import. **A.F.F.** îmbracă o mare varietate de forme: taxa asupra valorii adăugate, taxa în cascadă, de acciză, portuară, sanitară, consulară, statistică.

ALIMBA, descărcare parțială a unei mărfi dintr-o navă în alta spre a o ușura pentru a putea naviga mai ușor în ape cu adâncime mică.

ALIMBARE, operație de ușurare a navei (lightening) prin descărcarea parțială sau totală a mărfii în vase mai mici (lighter - șlep de dimensiuni mici) cu scopul de a micșora pescajul navei și de a asigura trecerea ei peste un banc sau bară, de a repune nava eșuata în stare de plutire ori de a asigura accesul ei într-un port cu adâncimi mai mici decât pescajul navei. În contractele de navlosire charter party clauza de a. poate fi redactată astfel: dacă nava primește ordin să descarce într-un loc unde nu este suficientă apă pentru a intra la prima maree după sosire, fără a., nava fiind în permanentă stare de plutire, staliile (v.) vor începe să conteze la 24 de ore după sosirea într-un loc sigur de ancorare pentru nave similare și orice **A.** necesară navei pentru a putea ajunge la locul de descărcare va fi pe cheltuiala și pe riscul primitorilor mărfii. Orice uzanță a portului sau locului de descărcare contrară celor stipulate în contract este nulă iar timpul consumat cu deplasarea navei de la locul de ancorare la locul de descărcare nu va conta ca timp de stalii.

AMARARE, denumire generică dată operației de fixare a mărfurilor stivuite în magaziiile navei sau pe puntea ei cu scopul de a evita pierderea stabilității acestora, precum și avarierea lor, ori producerea altor accidente datorită tangajului și ruliului. La executarea acestei operațiuni sunt folosite: parâme, cabluri, lanțuri și alte materiale specifice. Efectuarea **A.** constituie o îndatorire contractuală a amatorului, iar realizarea ei este obligatorie. Responsabilitatea pentru pagubele ocazionate de o **A.** necorespunzătoare revine însă navlositorului atunci când încărcarea navei este

făcută de acesta sau de prepușii lui. Ținând seama de faptul că stivuirea mărfii și **A.** privesc atât siguranța navei în timpul navigației, cât și securitatea echipajului, operațiunile menționate sunt supuse supravegherii și controlului comandantului navei care poate da îndrumări și dispoziții cu caracter obligatoriu în ce privește executarea lor.

AMBALAJ, material sau obiect în care se împachetează ceva. În sensul reglementărilor vamale în vigoare, prin **A.** se înțelege: a) **A.** utilizate sau destinate a fi utilizate în starea în care sunt prezentate, pentru ambalarea interioară sau exterioară a mărfurilor; b) suporturile utilizate sau destinate a fi utilizate pentru rularea, plierea sau fixarea mărfurilor. Nu sunt considerate ca **A.** materialele de ambalat cum ar fi paiele, hârtia, fibrele de sticlă și talașul prezentate în vrac. **A.** se admit temporar cu exonerarea totală a plății taxelor vamale de import.* Regimul de admitere temporară cu exonerarea totală a plății taxelor vamale și a altor drepturi de import se acordă cu condiția ca **A.** în funcție de specificul lor, dacă sunt prezentate pline să se declare că urmează a fi reexportate pline. **A.** plasate sub regimul de admitere temporară pot fi utilizate în trafic intern, numai dacă mărfurile ambalate în acestea sunt destinate exportului. În cazul **A.** introduse în țară pline, acestea pot fi utilizate până în momentul în care se golesc. Condițiile și modul în care **A.** beneficiază de regimul de admitere temporară cu exonerarea totală a plății taxelor vamale și a altor drepturi de import, sunt cele reglementate de admiterea temporară în cuprinsul Legii nr.141/1997 privind Co-

dul vamal al României și Hotărârii Guvernului nr. 626/1997 privind Regulamentul de aplicare a Codului vamal al României, cu anexele referitoare la autorizarea regimului de admitere temporară. **A.** îndeplinește multiple funcții pentru marfă, fiind un înveliș de protecție. Prin calitățile sale, **A.** trebuie să permită o bună păstrare în magazie, depozite, să poată fi stivuit sau așezat în raft. **A.** are rostul de a informa consumatorul despre produsul ambalat: sortiment, întreprindere producătoare, greutate sau capacitate, calitate, preț, termen de garanție etc., iar la unele mărfuri alimentare modul de consum. **A.** prin natura lor trebuie să mențină calitatea mărfurilor, ferindu-le de acțiunea agenților străini, praf, umiditate, căldură etc. **A.** reduc perisabilitățile la mărfurile în timpul transportului, manipulării și depozitării, reduc pierderile, contribuind la reducerea cheltuielilor de circulație. Modul de ambalare este determinat de proprietățile mărfurilor: mecanice (fragilitate, sensibilitate la lovituri, șocuri), termice, optice (sensibilitate la lumină), chimice etc. La alegerea **A.** se va ține seama de mijloacele de transport ce se vor utiliza, distanța de transport, factori atmosferici. Modalitatea de închidere a **A.** este deosebit de importantă și diferă în funcție de natura ambalajului, recipientului și de felul cum este utilizat ambalajul. Închiderea trebuie să fie perfectă, etanșă și să asigure păstrarea mărfii atât cantitativ cât și calitativ. Pentru a întări rezistența unor ambalaje (cutii de carton, lădițe, lăzi) se practică încercuirea lor cu o bandă (balot) din tablă și oțel, din material plastic, textil etc. Lădițele și cutiile de carton se agrafează

pentru a mări rezistența acestora. Ca sistem de închidere a unor **A.** este folosit sudajul (pentru recipienti metalici, cutii de tablă) și benzile adezive (celofan, clorură de vinil etc.). În tehnica ambalării prezintă importanță și izolarea ambalajului de șocuri fizice, izbiri, trântiri, răsturnări etc. Aceasta se realizează din diferite materiale precum talaj de lemn, carton ondulat, spumă de poliester, poliester expandat, celuloză mulată (la ambalarea ouălor), latex etc. Se folosesc **A.** de diferite tipuri, care pot fi clasificate din mai multe puncte de vedere și anume: 1. după materialul din care sunt confecționate, **A.** pot fi: a) **A.** din lemn confecționate din scândură, doage, placaj, șipci etc. cum sunt: butoaie, navete, lăzi, lădițe, cutii ș.a.; b) **A.** din metal: butoaie din tablă, butoaie din aluminiu, canistre, bidoane, cutii, navete, containere etc. O mare utilizare o prezintă și folia de aluminiu. **A.** din lemn din motive economice sunt folosite din ce în ce mai puțin. **A.** din tablă au o mare întrebuințare datorită avantajelor pe care le prezintă tabla și anume: capacitate absolută la lumină, rezistență la rupere, împiedică penetrația agenților exteriori prezentând o bună protecție a produselor. De asemenea, **A.** din tablă sunt absolut incasabile, ușoare, comode, igienice, se depozitează ușor etc. Ca **A.** se folosește table albă pentru cutii și alte **A.** de diferite forme și tabla subțire cositorită prin electroliză cu o mare duritate; c) **A.** din sticlă; d) **A.** din masă plastică și celuloidă cum ar fi: bidoane, butoaie, bacuri, navete și foliile din materiale plastice; e) **A.** din hârtie și carton; de cele mai multe ori cartonul este tratat cu un adaos de polietilenă sau de para-

fină; f) **A.** textile: sacii din in, cânepă, iută etc.; g) **A.** din papură, foi de porumb, nuiele, răchită; 2. după rolul pe care îl îndeplinesc, **A.** pot fi: a) **A.** de transport (lăzi, navete, containere, butoaie etc.) care servesc pentru transportul mărfurilor; b) **A.** de desfacere (sticle, pungii, hârtie ambalaj etc.) folosite pentru desfacerea mărfurilor; c) **A.** de prezentare care au rolul de popularizare a mărfurilor prin prezentarea lor; 3. după importanța lor economică și apartenență, **A.** se clasifică în: a) **A.** care sunt mijloace fixe ce se restituie furnizorilor fiind proprietatea acestora; b) **A.** ce se transmit unităților economice (organizațiilor comerciale) o dată cu marfa fie că se restituie furnizorilor, fie că se cumpără și se vând; c) **A.** al căror cost este cuprins integral în prețul mărfii; 4. după durata de întrebuințare **A.** pot fi clasificate în: a) **A.** cu o singură întrebuințare, de exemplu pungii, hârtie ambalaj etc.; b) **A.** cu lungă durată de întrebuințare, de exemplu butoaie, navete lăzi; 5. după rezistența lor, **A.** sunt: a) **A.** tari (butoaie, lăzi etc.); b) **A.** sanitare (cutii carton, coșuri nuiele etc.); c) **A.** moi (sacii, ambalaje din hârtie etc.); 6. după modul de construcție se disting: a) **A.** demontabile (lăzi din lemn); b) **A.** nedemontabile (butoaie tablă, butoaie aluminiu etc.); c) **A.** pliabile; d) **A.** etanșe; e) **A.** neetanșe mai prezintă interes de asemenea **A.** refrigerente; un fel de pungii cu pereți dubli în care se găsește o substanță care nu permite ca temperatura să crească peste 100C Cea mai mare parte a **A.** pot fi recondiționate.

AMBALARE, procesul prin care articolele sau substanțele sunt împachetate în ambalaje sau sunt asigurate în alt mod.

AMBARCADER, loc unde se îmbarcă mărfurile și călătorii spre o navă.

AMELIORATOR, înseamnă persoana juridică sau fizică care a creat sau identificat prin metode științifice un soi. **A.** pot fi instituțiile și stațiunile de cercetări agricole, instituțiile de învățământ superior de profil agricol și alte institute, producătorii privați, specializate în acest scop, firme străine sau agenții ale acestora, asociații între instituții de cercetare, producătorii privați și firme străine etc.

AMMI, American Merchant Marin Institute, Institutul american de marină comercială.

ANCHETĂ ADMINISTRATIVĂ AERIANĂ, activitate concretă de identificare, de strângere și de analiză a informațiilor pentru determinarea cauzelor, emiterea concluziilor și, pe baza lor, stabilirea unor recomandări privind securitatea zborurilor, precum și pentru formularea unor propuneri de îmbunătățire a activității în vederea prevenirii accidentelor și incidentelor de aviație.

ANDOSAMENT, mențiune scrisă pe verso unui titlu de credit (cambie, cec, bilet la ordin) în virtutea căreia acel ordin se transmite unui nou dobânditor (numit andosator).

ANDOSANT, v. andosator.

ANDOSARE, denumire dată operațiunii prin care se efectuează transmiterea titlurilor de credit (cambie, cec, bilet la ordin). Se realizează prin înscrierea pe verso titlului a uneia din formulele "plătiți lui..." sau "plătiți la ordinul lui..." după care

urmează indicarea numelui beneficiarului (numit andosator) și semnătura celui ce transmite titlul respectiv (numit andosator sau andosant). În acest caz **A.** este nominală, dar ea poate fi și la purtător, ipoteză în care nu se înscrie pe titlu numele noului beneficiar (gir. în alb). Andosatorul dobândește prin efectul **A.** toate drepturile ce decurg din titlu și care până la efectuarea transmiterii titlului aparțineau andosatorului. Acesta din urmă este obligat față de andosator să garanteze acceptarea și plata titlului transmis la împlinirea scadenței. Întotdeauna, comportă predarea efectivă a titlului către andosator. Transmiterea titlului prin **A.** de la un dobânditor la altul se poate realiza prin operațiuni succesive ca un lanț neîntrerupt până la data scadenței când ultimul beneficiar (andosator) va cere plata. Circulația titlurilor de credit prin **A.** face ca acesta să îndeplinească funcția de mijloc de plată (*engl. endorsament; fr. endossement*) Sing. gir.

ANDOSATOR, persoană căreia i s-a transmis prin andosare un titlu de valoare, precum: cambie, cec, bilet la ordin etc.

ANTREPOZIT, denumire generală dată clădirilor special amenajate pentru depozitarea stocurilor de mărfuri sau de materiale, clădiri situate în incinta porturilor sau în punctele cu trafic intens de transport. **A.** poate fi vamal, depozit general de mărfuri sau depozit specializat pe mărfuri. **A.** are un rol bine determinat în comerțul internațional, facilitând expedițiile și transporturile, precum și în participarea la schimburile economice internaționale (în activitatea de vânzare comercială inter-

națională) deoarece 1. favorizează negocierile internaționale prin aceea că permite agenților economici să revândă în străinătate mărfurile de origine străină, foarte operativ și fără întârzieri la livrare determinate de proceduri și formalități vamale complicate; 2. creează posibilitatea întreprinderilor producătoare de a avea la îndemână materiile prime și piesele componente necesare din import, fără a-și bloca fondurile, mărfurile antrepozitate fiind vămuite doar pe măsura nevoilor și a consumului.

ANTREPOZIT DE STOCARE NOMINAL, antrepozit creat la cererea întemeiată a celor interesați, în magazinele proprii, care nu are supraveghere vamală permanentă iar taxele aferente mărfurilor antrepozitate sunt de regulă consemnate.

ANTREPOZIT DE STOCARE PUBLIC, antrepozit creat prin acte normative ale statului, care funcționează sub egida și autoritatea unei instituții de stat și are supraveghere vamală permanentă.

ANTREPOZIT DE STOCARE SPECIAL, antrepozit creat pentru anumite mărfuri care necesită măsuri deosebite de securitate (produse inflamabile, produse explozibile etc.) precum și, când este necesar pentru mărfurile care în mod obișnuit nu sunt admise la antrepozitare (tutun, băuturi alcoolice ș.a.)

ANTREPOZIT DE STOCARE, formă a antrepozitului vamal, clasificat după funcția economică. **A.S.** sunt acele antrepozite în care mărfurile beneficiază de regim suspensiv dacă sunt păstrate în aceeași stare sau pot fi supuse numai unor operații

simple de condiționare și ambalare. În practica comercială internațională, acest tip de antrepozitare are o largă utilizare și constă atât în antrepozite publice cât și în antrepozite normale. **A.S.** pot fi publice, nominale și speciale.

ANTREPOZIT INDUSTRIAL, formă a antrepozitului vamal, clasificat după funcția economică. **A.I.** sunt acele antrepozite vamale în care mărfurile pot fi supuse unor operațiuni de prelucrare industrială. Mărfurile introduse în acest tip de antrepozit numai sunt regăsite în aceeași stare ci transformate, prin prelucrare, în produse noi. Aceasta necesită o evidență mai elastică, ce are în vedere randamentele tehnologice ale proceselor de fabricație. **A.I.** fac parte din categoria antrepozitelor nominale și reprezintă o alternativă a zonelor vamale libere. Controlul și supravegherea vamală în **A.I.** au caracter permanent. Titularii **A.I.** au obligația de a reexporta mărfurile rezultate într-o proporție de regulă de peste 50 % prestabilită de către administrația vamală prin autorizația de antrepozitare. Pentru mărfurile introduse în circuitul economic național, taxele vamale calculate în momentul antrepozitării devin exigibile în momentul indigenării.

ANTREPOZIT PRIVAT, formă a antrepozitului vamal, destinat depozitării mărfurilor de către cel căruia îi aparține depozitul.

ANTREPOZIT PUBLIC DE TIP A, antrepozit în care depozitul și mărfurile sunt sub responsabilitatea fiecărui antrepozitar. **A. P. de tip A** se înființează în amplasamente sau perimetre precis determinate

acceptate de biroul vamal în a cărei rază teritorială se află acestea.

ANTREPOZIT PUBLIC DE TIP B, antrepozit în care depozitul și mărfurile sunt sub răspunderea deținătorului antrepozitar **A.P. de tip B** se înființează în amplasamente sau perimetre precis determinate acceptate de biroul vamal în a cărei rază teritorială se află acestea.

ANTREPOZIT PRIVAT DE TIP C, antrepozit în care deținătorul depozitului este și antrepozitar al mărfurilor **A.P. de tip C** se înființează în amplasamente sau perimetre precis determinate, acceptate de biroul vamal în a cărei rază teritorială se află acestea.

ANTREPOZIT PUBLIC DE TIP D, antrepozit care este gestionat de autoritatea vamală. În cazul **A.P. de tip D** autoritatea vamală desemnează amplasamentul acestuia.

ANTREPOZIT PUBLIC, formă a antrepozitului vamal, destinat depozitării mărfurilor de către orice persoană.

ANTREPOZIT VAMAL, locul aprobat de autoritatea vamală, aflat sub controlul acesteia, în care mărfurile pot fi depozitate. În **A.V.** se permite intrarea mărfurilor străine, înainte ca ele să fie supuse obligației de plată a datoriei vamale sau unor măsuri de politică comercială, precum și a mărfurilor românești vămuite, care sunt depozitate până la expedierea lor în străinătate. **A.V.** pot fi înființate numai de persoane juridice române, pe baza aprobării date de autoritatea vamală. Aprobarea de funcționare a unui antrepozit vamal se acordă în baza unei cereri scrise

depusă la biroul vamal în a cărei rază teritorială se află depozitul, conținând elementele necesare pentru justificarea antrepozitării. În aprobare se stabilesc condițiile de organizare și funcționare a antrepozitului vamal autorizat. Autorizația de **A.V.** intră în vigoare de la data eliberării sale sau de la data menționată pe autorizație. **A.V.** poate fi public sau privat. **A.V.** în care mărfurile pot fi depozitate sub regimul de **A.V.** sunt următoarele: antrepozit public de tip **A**, de tip **B**, de tip **D** și antrepozit privat de tip **C**. Într-un amplasament pot fi admise mai multe tipuri de **A.V.** cu condiția ca fiecare tip să fie amplasat în încăperi sau incinte separate. Antrepozitele de tip **A-C** se înființează în amplasamente sau perimetre precis determinate, acceptate de biroul vamal în a cărei rază teritorială se află acestea. În cazul antrepozitului de tip **D** autoritatea vamală desemnează amplasamentul acestuia. În **A.V.** pot fi depozitate și mărfuri care sunt supuse operațiunilor specifice regimului de perfecționare activă sau de transformare sub control vamal. Aceste mărfuri fac obiectul regimurilor vamale corespunzătoare și nu al regimului de antrepozit vamal. În perioada de **A.V.** nu pot fi efectuate alte operațiuni decât cele de ambalare, de marcare sau de testare în vederea pregătirii pentru vânzare care, în prealabil, au fost aprobate de autoritatea vamală. În vederea efectuării acestor operațiuni, mărfurile pot fi scoase temporar din **A.V.** Autoritatea vamală poate permite ca mărfurile aflate într-un **A.V.** să fie transferate în alt **A.V.** Transferul mărfurilor de la un **A.V.** la un alt **A.V.** fără încheierea regimului se efectuează utilizând formu-

larul de declarație vamală în detaliu și potrivit procedurii următoare: exemplarele 1, 4 și 5 și un exemplar suplimentar identic exemplarului 1 al formularului declarației vamale în detaliu, completat conform indicațiilor de mai jos, sunt depuse de deținătorul antrepozitului către care sunt expediate mărfurile la autoritatea vamală pe lângă care funcționează A.V.; autoritatea vamală poate dispensa titularul e antrepozit de obligația de a prezenta mărfurile; în acest caz exemplarul 1 al declarației vamale în detaliu este depus la autoritatea vamală de control de către titularul antrepozitului de plecare; autoritatea vamală avizează documentul în caseta D atestând astfel verificarea sau admiterea mențiunilor înscrise; totodată, stabilește temenul în care mărfurile trebuie să fie prezentate vămii în raza căreia se antrepozitează mărfurile care sunt transferate; exemplarul 1 al documentului se reține de vama emitentă; exemplarul suplimentar și exemplarele 4 și 5 ale documentului însoțesc mărfurile și sunt prezentate împreună cu acestea vămii de destinație; autoritatea vamală poate excepta antrepozitarul de obligația prezentării mărfurilor; în acest caz, exemplarele 4 și 5 ale documentului sunt transmise vămii de destinație de către noul antrepozitar; exemplarul 5 al documentului se avizează de către vama de destinație în caseta I și se transmite vămii emitente; exemplarul 4 se reține de vama de destinație iar exemplarul suplimentar se remite antrepozitarului care primește mărfurile. Vama emitentă verifică închiderea corectă a transferului comparând exemplarele 1 și 5 ale documentului; exemplarul 5 se remite imediat antrepozitarului

inițial; antrepozitarii păstrează exemplarele care le sunt emise în evidența lor. Noul titular preia răspunderea asupra mărfurilor transferate la data la care acesta efectuează primirea lor și înscrierea în evidența sa contabilă. Mărfurile antrepozitate pot fi scoase temporar din depozit numai pe baza aprobării birourilor vamale, la solicitarea scrisă a antrepozitarului. Dacă mărfurile scoase temporar sunt supuse unor manipulări uzuale, titularul regimului de antrepozit solicită în scris biroului vamal autorizația efectuării manipulărilor uzuale înainte de a se proceda la efectuarea acestor manipulări (mărfurile de proveniență străină și mărfurile românești pot fi depozitate în același spațiu, dar în partide separate. În cazul în care această depozitare are ca efect imposibilitatea identificării de către autoritatea vamală a regimului vamal al mărfurilor, operațiunea este permisă numai pentru mărfurile echivalente. Autoritatea vamală poate obliga pe antrepozitar să efectueze inventarierea mărfurilor aflate în antrepozit. Regimul de A.V. se poate încheia de titularul regimului de A.V. prin: importul mărfurilor, plasarea mărfurilor sub alt regim vamal suspensiv; reexportul mărfurilor antrepozitate; exportul mărfurilor române; abandonarea mărfurilor în favoarea statului; distrugerea mărfurilor sub control vamal. Operațiunile menționate cu excepția abandonării și distrugerii mărfurilor pot fi efectuate de orice persoană juridică română care are dreptul de dispoziție asupra mărfii, în afara titularului regimului vamal de antrepozit. Bunurile, inclusiv proviziile, descărcate de pe nave naufragiate sau avariate în apele naționale ori teritoriale ale României sunt

considerate în regim de antrepozitare. Pentru mărfurile scoase din **A.V.** și vămuite la import, cheltuielile de antrepozitare inclusiv cele de conservare nu se adaugă la valoarea în vamă. Bunurile depozitate în regim de **A.V.** sunt eliberate numai după îndeplinirea formalităților aferente vămuirii și efectuarea plății taxelor corespunzătoare conform regimului vamal în vigoare, de regulă, la data antrepozitării bunurilor. În cazul în care o marfă se scoate din **A.V.** pentru a fi vămuită la import, valoarea în vamă se determină pe baza elementelor de taxare din momentul scoaterii din **A.V.**

ANTREPOZITAR, 1. titularul operațiunii de plasare a mărfurilor sub regimul vamal de antrepozitare. 2. titularul declarației vamale prin care mărfurile sunt plasate în regim de antrepozit vamal.

ANUITATE, 1. denumire dată sumei de bani plătită anual de către debitor cu titlu de rate scadente din împrumutul contractat, precum și cu titlu de dobândă aferentă aceluia împrumut. În funcție de mărimea sumei de plată se disting **A.** constantă și **A.** variabilă. În raport cu perioada de rambursare, se deosebesc: **A.**, de amortizare care se plătește la finele anului calendaristic și **A.** de depunere sau de plasament, care se plătește la începutul anului calendaristic. 2. Rentă fixă anuală care se plătește necondiționat sau în funcție de producerea unor evenimente. În funcție de durata pentru care trebuie plătită, **A.** poate fi: **A.** temporară dacă plata este stabilită pentru un număr determinat de ani și **A.** viageră când plata umează a fi făcută pe întreaga durată a

vieții beneficiarului. 3. Sumă determinată, plătită în mod periodic la scadențe fixe, în timpul vieții sau în timpul unei perioade specificate sau determinabile în virtutea unui angajament, cu obligația de a face în schimb plățile pentru deplină și corespunzătoare recompensare în bani sau în echivalent bănesc. În legislația internațională cu privire la evitarea dublei impunerii și prevenirea evaziunii fiscale, anuitatea plătită unui rezident al unui stat contractant va fi impusă numai în acel stat.

ANUNȚUL DE SOSIRE A NAVEI ÎN PORT, poziția navei, respectiv locul unde se află aceasta în momentul redactării și semnării contractului. De exemplu: „Nava descarcă în prezent la Pireu, iar după descărcare va pleca spre Constanța pentru a încărca pe baza prezentului Ch/P”. Dacă în Ch/P figurează clauza „substituite”, în mod normal amatorul nu poate cunoaște poziția exactă a navei întrucât nu știe care dintre navele sale va fi oferită în ultimă instanță pentru efectuarea transportului respectiv. În acest caz, în Ch/P se va face mențiunea „now trading” (actualmente făcând comerț, actualmente navigând) precizându-se totodată data probabilă a sosirii navei în portul de încărcare (poziția la încărcare). Data de sosire aproximativă a navei în port (Expected time of arrival - E.T.A.). În baza acestei date, încărcătorul ia măsurile necesare ca marfa să sosească în port înaintea navei, portul pregătește utilajele, depozitele asigură forța de muncă necesară. **Avizări intermediare.** Este cunoscută regula că marfa nu se expediază în port imediat după producerea ei, ci după ce

nava a fost deja avizată că va sosi după încărcare, întrucât tarifele de depozitare în porturi sunt foarte ridicate ceea ce grevează asupra costurilor mărfii. În același timp însă, sosirea mărfii în port după intrarea navei la operare poate conduce la depășirea timpului alocat pentru încărcare sau chiar plata de navlu mort (navlu ce se plătește pentru marfa angajată pentru transport și neîncărcată pe navă). Avizările se fac cu 10-15 zile înainte de sosirea navei în port. **Avizarea definitivă.** Această avizare o face comandantul navei prin intermediul instalațiilor de radioemisie aflate la bord, cu 24-48 ore înaintea intrării în port. Avizarea navei pentru încărcare, atunci când sosește încărcată cu mărfuri de import. În situația când nava ar urma ca mai întâi să descarce în port, avizarea va cuprinde și unele date cu privire la mărfurile încărcate (felul mărfurilor existente la bord și cantitățile pe fel de marfă) pentru a se putea aprecia data când nava va fi gata pentru încărcare.

APĂ, componentă de bază a mediului înconjurător, indispensabilă desfășurării proceselor biologice și economico-sociale, element fundamental al vieții pe pământ. Resursă naturală, inegal repartizată pe glob datorită unor factori naturali, ceea ce face ca accesul diferitelor țări la **A.** să fie inegal, iar pentru un mare număr de țări (4/5 din populația globului pământesc localizată în Africa, America Latină, Asia) obținerea ei să fie dificilă. **A.** reprezintă totodată o sursă de materii prime minerale, precum și de hrană vegetală și animală. În relațiile economice internaționale **A.** intervine sub formă de: marfă (mai ales pentru zonele lipsite de apă

potabilă), cale de transport pentru nave, sursă de pescuit, zonă de extracție a hidrocarburilor și a substanțelor minerale. Soluționarea problemei resurselor, inclusiv cea a **A.** este o preocupare de interes primordial în cadrul obiectivelor noii ordini economice mondiale. Proiectele, programele și acțiunile internaționale urmăresc rezolvarea acestora în sensul reglementării accesului la resurse. Resursele de **a.** sunt periclitate de: a) insuficiența sau lipsa lucrărilor care să faciliteze folosirea în scopuri social-economice a întregului stoc de **A.** utilizabil al globului; b) poluarea crescândă a **A.** de către om; c) risipa. "Deceniul apei", strategia lansată de ONU pentru anii '80, cuprinde obiective vizând diminuarea până la înlăturarea efectelor accesului inegal la resursele de **A.** și al poluării, care ar necesita însă alocarea unor însemnate fonduri. Valorificarea tuturor resurselor pe care le deține **A.** necesită: o gestiune judicioasă a resurselor, îndeosebi a celor biologice; supravegherea permanentă a stocurilor existente; extragerea din acestea doar în ritmul refacerii lor naturale; protejarea speciilor mult diminuate; luarea în considerare a interacțiunilor între specii pentru asigurarea echilibrului ecologic. Căile marine asigură 60 % din transportul mărfurilor care intră în comerțul internațional. **A.** a reprezentat din cele mai vechi timpuri obiectivul reglementărilor de drept internațional. Din punct de vedere juridic, după natura drepturilor exercitate de statul riveran, **A.** sunt: a) interioare - mările, fluviile, râurile, canalele, lacurile situate în întregime pe teritoriul unui stat, apele dintre țărni și limita de la care începe să se

măsoare marea teritorială, apele porturilor, porțiunea dintre țărm și linia frontierei de stat pe parcursul de apă care traversează teritoriile a două sau mai multe state. Statele riverane la același curs de apă pot încheia convenții pentru reglementarea în interes comun a condițiilor de navigație sau pentru exploatarea economică a resurselor economice ale cursului de A. respectiv (de ex. Acordurile încheiate în 1963 între România și Iugoslavia pentru realizarea și exploatarea Sistemului hidroenergetic și de navigație de la Porțile de Fier, Regimul Dunării; b) istorice (de obicei, golfuri) declarate interioare sau teritoriale de către statele riverane pe considerente de ordin istoric (ale unui uz secular) datorită importanței lor pentru economia națională și securitatea statului, deși din punct de vedere al regulilor dreptului internațional ar intra în categoria mărilor teritoriale, al zonei continue sau chiar al mărilor libere; c) a. teritoriale (v.) d) zonă continuă - porțiunea de mare care se întinde dincolo de limita exterioră a mărilor teritoriale până la maximum 12 mile spre larg și în care statul riveran își poate exercita autoritatea în scopul prevenirii contravențiilor la legile sale de poliție navală, fiscală, sanitară sau de imigrare și reprimării contravențiilor comise pe teritoriul său ori în apele sale teritoriale. Astfel de zone se stabilesc de către statele care au ape teritoriale cu o lățime mai mică de 12 mile marine. În ultimul timp, se manifestă tendința statelor riverane de a-și atribui drepturi exclusive asupra unor întinderi maritime mai mari, sub denumirea de zonă economică exclusivă sau mare patrimonială e) mare liberă - parte a mărilor

care nu aparține mărilor teritoriale sau a. interioare ale unui stat, ea fiind deschisă tuturor națiunilor și asupra căreia nici un stat, riveran sau neriveran, nu are dreptul de a-și exercita suveranitatea; în marea liberă există suveranitate de navigație, de pescuit, de a instala cabluri și conducte petroliere, de survol. S-au organizat numeroase conferințe și s-au încheiat convenții internaționale în domeniul A.; Regimul Dunării, Convenția referitoare la condițiile generale privind transportul mărfurilor pe Dunăre, Conferința Maritimă Internațională și Baltică (BIMCO) cu sediul la Copenhaga, organism creat în 1905 care reunește armatori sau organizații din 86 de țări printre care și România, activând în domeniul transporturilor maritime în vederea dezvoltării cooperării și utilizării raționale a tonajului disponibil, combaterii practicilor comerciale neloiale, difuzării de informații și recomandări cu privire la condițiile comerciale și portuare, standardizării documentelor de transport maritim; Conferința de la Londra asupra dreptului mărilor, 1908-1909; Conferințele Națiunilor Unite asupra dreptului mărilor, desfășurate în mai multe sesiuni începând din 1958, au dezbătut problemele regimului mărilor și oceanelor planetei legat de implicațiile revoluției tehnico-științifice și de necesitățile promovării unei noi ordini economice mondiale, urmărind să stabilească un regim internațional echitabil atât pentru zonele sub jurisdicție națională, cât și pentru zona internațională a teritoriilor submarine, realizarea transferului de tehnologie, a cercetării științifice în acest domeniu, ocrotirea mediului marin. Rezoluția Adunării Generale a ONU nr. 2749/XXV din 17

decembrie 1970, a declarat teritoriile submarine, inclusiv solul și subsolul lor, situate în marea liberă, dincolo de jurisdicția națională, patrimoniu comun al umanității, rezervat exclusiv scopurilor pașnice, utilizării resurselor în folosul întregii umanități, preconizând ca zonele respective să fie supuse unui regim internațional de administrare. Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 a fondat Autoritatea Internațională a Fondurilor Marine cu sediul în Jamaica, pe principiul egalității suverane a tuturor statelor părți la convenție, în scopul organizării și controlării activităților în zonele submarine din patrimoniul comun al umanității. Pentru combaterea fenomenului alarmant al poluării apelor s-au încheiat de asemenea numeroase convenții internaționale. La Conferința Națiunilor Unite asupra resurselor de apă (1977-Mar del Plata) au participat 145 de țări, inclusiv România, care și-a adus o contribuție valoroasă la elaborarea documentului final al celei de-a treia conferințe ONU pentru dreptul mării (1979).

APE TERITORIALE (mare teritorială), fâșia de mare de o anumită lățime care se întinde de-a lungul litoralului unui stat și care este supusă suveranității sale. Suveranitatea se extinde și asupra spațiului aerian de deasupra fâșiei respective, precum și asupra fundului mării și subsolului acesteia. A.T. încep de regulă de la linia celui mai mare reflux, de-a lungul coastei (linia de bază). În cazul statelor al cărui litoral este foarte crestat, limita inferioară a A.T. o constituie liniile de bază drepte, adică acelea care unesc punctele extreme ale insulelor, stâncilor și ale altor formațiuni

terestre din imediata vecinătate a uscatului. A.T. sunt supuse legilor și reglementărilor statului riveran, jurisdicției acestuia. Statul riveran, în virtutea suveranității sale, este îndrituit să ia toate măsurile pe care le consideră necesare pentru apărarea suveranității sale, pentru exploatarea bogățiilor naturale aflate în A.T., pe fundul și în subsolul acestora, pentru exercitarea controlului vamal, sanitar ș.a. Deosebirea dintre A.T. și apele interioare constă în faptul că, avându-se în vedere interesele navigației comerciale, statele riverane recunosc dreptul de trecere inofensivă a navelor comerciale străine prin A.T. Dreptul de a stabili lățimea A.T. aparține fiecărui stat riveran, dar aceasta nu poate depăși 12 mile marine măsurate de la linia de bază. Orice navă care urmează să pătrundă în A.T. ale unui stat este obligată să-și anunțe sosirea la autoritățile de coastă ale portului de acostare.

ARIMARE, termen prin care se desemnează operația de distribuire, ordonare și așezare compactă și metodică a mărfurilor în compartimentele navei, ori pe puntea acesteia, a cărei efectuare se îndeplinește conform planului de încărcare (cargoplan). Ordinea în care se face încărcarea mărfurilor pe navă este stabilită de către căpitanul acesteia, astfel încât să fie asigurată stabilitatea navei, precum și posibilitatea descărcării lor în ordinea porturilor de destinație. Cheltuielile de A. cad fie în sarcina amatorului, fie în sarcina încărcătorului, în armonie cu stipulațiile contractului de navlosire. Administrația unor canale (precum Suez, Panama etc.) pretinde ca navele transportatoare de

mărfuri generale să dețină certificate de stivuire; asemenea certificate se eliberează la cererea încărcătorului sau a comandantului navei, de către un expert oficial. *Sin. Stivuire.*

ARMĂ AUTOMATĂ, desemnează o armă care poate trage rafale de fiecare dată când este acționat trăgaciul.

ARMĂ CU FOC, desemnează o armă a cărei țevă sau ale cărei țevi trebuie să fie încărcate înaintea fiecărui foc.

ARMĂ CU REPETIȚIE, desemnează o armă la care, pe lângă trăgaci, trebuie să fie manipulat un mecanism de fiecare dată când se folosește arma.

ARMĂ DE FOC, prin **A.F.** se înțeleg acele arme a căror funcționare determină aruncarea unuia sau mai multor proiectile, substanțe aprinse sau luminoase ori împrăștierea de gaze nocive, iritante sau de neutralizare. Principiul de funcționare are la bază forța de expansiune a gazelor provenite din detonarea unei capse ori prin explozia unei încărcături. **A.F.** sunt: a) armele militare confecționate pentru dotarea forțelor armate, folosite în acțiuni de neutralizare sau nimicire a personalului și tehnicii de luptă ale inamicului, precum și orice alte instrumente, piese sau dispozitive destinate a imobiliza, răni, ucide ori a distruge, dacă prezintă caracteristicile unei arme militare; b) armele de tir, cu glonț sau cu alice, special fabricate sau confecționate pentru practicarea tirului sportiv, omologate sau recunoscute ca atare de către Federația Română de Tir; c) armele de vânătoare cu glonț, cu alice sau mixte, destinate practicării vânătorii; armele con-

fecționate special pentru a împrăști gaze nocive, iritante sau de neutralizare; d) armele ascunse, astfel fabricate sau confecționate încât existența lor să nu fie vizibilă ori bănuită; e) armele de panoplie, făcute inofensive dacă, prin valoarea lor istorică, științifică, sau care constituie daruri, recompense sau amintiri, sunt destinate a fi păstrate în instituții de cultură și artă, asociații cultural-artistice și sportive sau în panoplii personale. În această categorie se includ și acele arme de foc în stare de funcționare, care constituie rarități sau prezintă valoare istorică, documentară, științifică ori artistică deosebită recunoscută ca atare de instituții de specialitate; f) armele de recuzită făcute inofensive destinate a fi folosite în activitatea artistică sau de producție cinematografică a teatrelor, circurilor, studiourilor de film sau a altor asemenea instituții cultural-artistice; g) ansamblurile, subansamblurile și dispozitivele care se pot constitui și pot funcționa ca arme de foc. O altă clasificare a **A.F.** este reglementată de Convenția Europeană cu privire la controlul achiziționării și deținerii amelor de foc de către particulari, astfel încât **A.F.** desemnează: **A)** fiecare obiect care: 1) este conceput sau adaptat pentru a servi ca armă prin care un plumb, un glonț sau un alt proiectil ori o substanță nocivă gazoasă, lichidă sau în altă stare poate fi descărcată cu ajutorul unei presiuni explozive, gazoase sau atmosferice sau prin intermediul altor agenți propulsori și 2) corespunde uneia dintre descrierile specifice următoare, fiind înțeles că literele a)-h) nu cuprind decât obiectele cu propulsie explozivă: a) arme automate; b) arme scurte semiautomate cu repetiție ori cu

un singur foc; c) arme lungi semiautomate sau cu repetiție cu cel puțin o țeavă ghintuită; d) arme lungi cu un singur foc cu cel puțin o țeavă ghintuită; e) arme lungi semiautomate sau cu repetiție, doar cu țeavă (țevi) lisă (lise); f) lansator de rachete portative; g) orice armă sau alt instrument astfel conceput încât să cauzeze un pericol pentru viața sau sănătatea persoanelor, prin proiectarea substanțelor stupefiante, toxice sau corozive; h) lansator de flăcări destinat atacului sau apărării; i) arme lungi cu un foc, doar cu o țeavă (țevi) lisă (lise); j) arme lungi cu propulsare cu gaz; l) arme lungi cu propulsare cu aer comprimat; m) arme scurte cu propulsare cu aer comprimat; n) arme care trag proiectile propulsate doar printr-un resort; 3) cu condiția ca din acest paragraf A să fie exclus orice obiect care ar fi fost inclus aici dar care a fost făcut definitiv impropriu utilizării, nu este supus în țara de proveniență controlului, datorită puterii reduse este conceput în scopuri de alarmă, de semnalizare, de salvare, de sacrificare de animale, de vânătoare sau de pescuit cu harpon ori destinat unor scopuri industriale sau tehnice cu condiția ca acesta să nu poată fi folosit decât în aceste scopuri precise, nu este, în țara de proveniență, supus unui control datorită vechimii sale. **B)** mecanismul de propulsare, camera, butoiușul sau țeava fiecărui obiect inclus la literele a)-n) de mai sus; **C)** fiecare muniție expres destinată a fi descărcată printr-un obiect cuprins la literele a)-f) inclusiv, i), j), k) sau n) și orice substanță sau materie expres destinată a fi descărcată printr-un instrument cuprins la lit. g); **D)** telescoapele far sau teles-

coapele cu amplificator electronic pentru lumină infraroșie sau lumină reziduală cu condiția să fie destinate montării pe un obiect inclus în literele a)-n); **E)** un amortizor destinat a fi montat pe un obiect cuprins la literele a)-n); **F)** orice grenadă, bombă sau alt proiectil ce conține un dispozitiv exploziv sau incendiar.

ARMĂ LUNGĂ, desemnează o armă a cărei țeavă depășește 30 cm sau a cărei lungime totală depășește 60 cm.

ARMĂ SCURTĂ, desemnează o armă a cărei țeavă nu depășește 30 cm sau a cărei lungime totală nu depășește 60 cm.

ARMĂ SEMIAUTOMATĂ, desemnează o armă care trage un proiectil de fiecare dată când este acționat trăgaciul.

ARMAREA NAVEI, operațiune înfăptuită de armator, concretizată în dotarea și asigurarea navei cu ceea ce este necesar pentru ca aceasta să corespundă cerințelor aferente îndeplinirii misiunii ce i-a fost încredințată. Presupune: dotarea navei cu echipament corespunzător și cu accesorii specifice acestuia; numirea comandantului și formarea sau după caz completarea echipajului; aprovizionarea cu combustibil, alte materiale diverse, precum și cu provizii alimentare de strictă necesitate; procurarea certificatelor de navigație și de siguranță cerute de legile incidente și de convențiile internaționale ce stabilesc normele de efectuare a transportului pe apă. Armatorul răspunde pentru îndeplinirea corespunzătoare a A.N., deoarece în funcție de felul cum aceasta este înfăptuită se prezintă starea de navigabilitatea a navei.

ARMATOR, denumire dată persoanei juridice care asigură armarea unei nave în vederea transportului de mărfuri, de pasageri, de efecte poștale etc. pe apă, în scopul câștigării navlului. Organizează expediția mărfii asumându-și o anumită răspundere cu referire la acel transport. **A.** este reprezentat la bordul navei de către comandantul acesteia. Calitatea de **a.** coincide de cele mai multe ori cu aceea de proprietar al navei. De aici răspunderea ce incumbă **a.** pentru faptele (comisive sau omisive) săvârșite de angajații săi atunci când prin asemenea fapte au fost păgubite terțe persoane. Ca regulă, răspunderea **a.** este limitată la navă și la navlu. Fiecare navă este considerată că formează un patrimoniu distinct.

ARME CHIMICE ABANDONATE, sunt armele chimice, inclusiv armele chimice vechi, abandonate de un stat pe teritoriul altui stat, fără consimțământul acestuia, după 1 ianuarie 1925.

ARME CHIMICE VECHI, se referă la una dintre următoarele categorii: a) arme chimice care au fost produse înainte de anul 1925; b) arme chimice produse în perioada 1925-1946 care s-au deteriorat astfel că nu mai pot fi utilizate ca arme chimice

ARME CHIMICE, prin **A.C.** se înțeleg următoarele elemente luate împreună sau separat: a) substanțe chimice toxice și precursorii lor, cu excepția celor destinate unor scopuri neinterzise prin Convenția privind interzicerea dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chimice și distrugerea acestora, atât timp cât tipurile și cantitățile sunt conforme cu asemenea

scopuri; b) muniții și dispozitive concepute special pentru a provoca moartea sau alte vătămări, prin acțiunea toxică a substanțelor chimice toxice specificate la lit. a) care ar fi puse în libertate ca umare a folosirii unor asemenea muniții și dispozitive; c) orice echipament conceput special pentru a fi utilizat în legătură directă cu folosirea munițiilor și a dispozitivelor specificate la lit. b); Oricărei persoane, în orice situație, i se interzice: a) dezvoltarea, producerea, dobândirea, deținerea sau transferarea către alte persoane, direct sau indirect, de **A.C.**; b) folosirea **A.C.**; c) angajarea în orice fel de pregătiri militare pentru folosirea **A.C.**; d) ajutorarea, încurajarea sau determinarea în orice fel a altor persoane să se angajeze într-o activitate interzisă prin lege; e) utilizarea ca mijloace de război a substanțelor pentru combaterea dezordinilor publice. Această interdicție este aplicabilă în orice caz, oricărei persoane fizice sau persoane juridice aflată pe teritoriul României, inclusiv autoritățile publice.

ARMURIER, persoana a cărei activitate profesională constă în totalitate sau în parte în fabricarea, vânzarea, cumpărarea, schimbul sau închirierea armelor de foc.

ARS, salvage vessel – navă de salvare.

ASIGURARE, 1. Acoperire a daunelor dintr-un fond central creat de primele de asigurare plătite de diferite persoane fizice sau juridice interesate. **A.** se bazează pe faptul că, în urmă distribuirii acoperirii pagubelor produse asupra unui număr mare de persoane, pentru fiecare din acestea paguba devine abia perceptibilă, iar acoperirea ei se face repede și fără alte urmări

nefavorabile. Fondurile de A. se află în administrarea unor societăți de A. special create, iar acestea le folosesc pentru acoperirea pagubelor suferite de persoanele fizice și/sau juridice din cauza anumitor împrejurări numite riscuri asigurate. În practica internațională, A. pot îmbrăca două forme: forma contractuală și forma A. reciproce. În prima formă se încheie un contract de A. (poliță de A.) între asigurator și asigurat. În baza căruia asiguratorul (societatea de A.) se obligă, în schimbul unei sume de bani plătite de asigurat (prima de A.) ca în cazul producerii anumitor evenimente (riscuri asigurate) care afectează marfa sau mijlocul de transport să acopere, asiguratului sau unei terțe persoane în folosul căreia s-a încheiat contractul, paguba suferită. În cea de-a doua formă, un grup de asiguratorii individuali se unesc în cadrul unor societăți special constituite (pool-uri) în vederea creării unui fond de A. care să servească pentru acoperirea pagubelor suferite de membrii pool-ului respectiv. Acesta este cazul celei mai mari societăți de A. din lume (Lloyd's Marea Britanie). Societatea este o asociație de agenți de asigurare (underwriters) care își oferă mijloacele financiare și își împart riscurile și beneficiile. Asiguratorii efectuează operațiunile de A. în numele și pe riscul lor propriu în limita sumei la care a subscris fiecare. Pentru asigurarea solvabilității asiguratorilor ei, firma Lloyd's cere fiecărui asociat (underwriter) să depună în numerar suma de 15000 de lire și să facă dovada că dispune și de alte bunuri mobiliare sau de altă natură, valoarea acestora fiind în funcție de volumul operațiilor de A. girate

de subscriitorul respectiv. Lloyd's utilizează aceste depuneri pentru satisfacerea pretențiilor asiguraților în caz de insolabilitate a respectivului asigurator (underwriter), Lloyd's reunește în prezent aproximativ 7600 de asociații grupate în "sindicate" specializate (112 syndicate pentru marină, 86 diverse, 34 aviație, 4 automobile). Organul de conducere al societății este Comitetul asiguratorilor, condus de un președinte. Cronologic, A. în domeniul transporturilor maritime au apărut înaintea celor legate de alte modalități de transport (feroviare, auto, aeriene). În sens larg, denumirea de "asigurări maritime" se utilizează pentru toate genurile asigurărilor de transport. După cum A. se referă la mijlocul de transport sau la marfa transportată, ea este casco (pentru mijloace de transport) și cargo (pentru mărfuri); acestea sunt acoperite de polițe distincte. Polița de A. cargo poate fi: a) poliță de abonament (generală) prin care se asigură mărfurile transportate într-un anumit interval de timp, fiind cea mai frecvent utilizată; b) poliță flotantă, care este o poliță de abonament prin care se stabilește un plafon valoric de acoperire ce scade pe măsura efectuării transporturilor până la epuizarea sumei asigurate prevăzute în ea; c) poliță evaluată, în care valoarea mărfurilor transportate este stabilită cu precizie; d) poliță neevaluată, atunci când evaluarea mărfurilor se face ulterior, respectiv după avarierea mărfurilor și pe baza facturilor acestora. A. cargo cuprinde mărfurile aflate în curs de transport internațional și se încheie pentru valoarea acestora, inclusiv cheltuielile efectuate cu transportul lor, precum și un beneficiu

separat care nu depășește 10%. Polița de A. casco poate fi a) poliță pentru călătorie; b) poliță de timp; c) poliță de construcție; d) poliță de port. În funcție de reglementările vamale ale țării de destinație, la mărfurile de export se pot cuprinde în A. și taxele vamale în cazul când aceste taxe trebuie plătite, chiar dacă în timpul transportului mărfurile respective au fost avariate sau pierdute. 2. Garanția A. unui creditor contra riscului de insolvabilitate a debitorilor săi. În relațiile comerciale internaționale se asigură creditele de export. În cazul creditelor pe termen scurt A. acoperă riscurile curente de import pentru mărfuri la care plata se face în maximum 120 de zile de la data expedierii. Riscul comercial este asigurat printr-o poliță globală în proporție de 80-85 %. În creditele pe termen mediu și lung între A. și finanțare există o legătură strânsă, băncile refuzând în general finanțarea unor credite peste 2 ani care nu sunt asigurate. Se asigură riscul de neplată, cazurile de forță majoră, riscurile de transfer și de schimb. Primele de A. variază între 2,25-4,50 % pe an pentru creditele pe 5 ani sau sunt fixate progresiv pentru a descuraja tendința de prelungire a creditului. A. se face la instituții specializate.

ASIGURARE MULTIPLĂ, asigurarea presupunând încheierea de către asigurat a unei pluralități de contracte de asigurare, cu mai mulți asiguratori, pentru unul și același eveniment asigurat. În cazul în care indemnizațiile de asigurare ce urmează a fi plătite pe baza pluralității de contracte încheiate de asigurat depășesc în totalitatea lor mărimea daunei reale încercată de acesta, asigurătorii răspund față de el, în calitate de codebitori, până la

concuranța sumei asigurate stabilită în fiecare din contractele de asigurare încheiate; asiguratul are dreptul să pretindă plata sumei în limitele valorii daunei.

ASIGURAREA PENTRU RĂSPUNDERE CIVILĂ, varietate a contractului internațional de asigurare practicată deopotrivă în domeniul transporturilor auto, aerian și maritim, care se distinge prin aceea că este menită să acopere riscurile unui fapt cauzator de prejudicii pentru o terță persoană. În materia transportului rutier, Comisia Economică pentru Europa de pe lângă O.N.U. (C.E.E./O.N.U.) a elaborat un set de reguli pe baza cărora în țara unde s-a produs faptul cauzator de prejudicii se recunoaște asigurarea perfectată în țara de origine a asigurătorului; ca umare a adoptării acestui sistem a fost instituit, în fiecare țară participantă, un birou ce îndeplinește rolul de organ special al societăților de asigurări din țara respectivă, cu atribuția de a elibera documentul internațional de asigurare în materie, denumit *cartea verde*. Acest document este instrumentul doveditor al contractului de asigurare pentru răspundere civilă încheiat de proprietarul autovehiculului și urmărește ca finalitate repararea prejudiciilor cauzate în țara sa de mijloacele de transport străine cuprinse în genul respectiv de asigurare. Birourile societăților și întreprinderilor naționale de asigurare s-au într-o organizație internațională cunoscută sub denumirea Consiliului birourilor asigurătorilor de autovehicule cu sediul la Londra, care a elaborat o convenție interbirouri, denumită *Uniform Agrément*, precum și forma documentului internațional de asigurare, *cartea verde*,

unică pentru toate organizațiile de asigurări. Convenția internațională menționată a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1953; la această convenție sunt părți toate statele europene, cu excepția Albaniei și statelor care au făcut parte din fosta U.R.S.S. Efectuarea asigurării în țara de origine se dovedește prin documentul internațional de asigurare numit *cartea albastră*, care are valabilitate și în țara unde s-a produs accidentul.

ASIGURAT, participant la contractul de asigurare care, în ipoteza producerii cazului asigurat, este îndreptățit să pretindă de la asigurator plata indemnizației de asigurare aferentă tipului respectiv de asigurare. Calitatea de **A.** poate fi dobândită de orice persoană fizică sau persoană juridică ce stabilește cu asiguratul un raport juridic de asigurare. **A.** îi revine obligația să plătească primele de asigurare la termenele stabilite în condițiile de asigurare; plata se face la sediul asiguratorului sau al organelor împuternicite ale acestuia. Neplata primelor de asigurare în termen de două luni de la împlinirea scadenței antrenează rezilierea contractului de asigurare, atunci când în cuprinsul acestuia nu s-a stipulat astfel. **A.** este obligat să comunice asiguratorului producerea evenimentului sau cazul asigurat și întinderea pagubei suferite; îndeplinirea acestei obligații trebuie făcută în termenul prevăzut în condițiile de asigurare. În caz contrar, asiguratorul are îndreptățirea să refuze plata indemnizației de asigurare; refuzarea plății poate avea loc numai dacă, din pricina neanunțării asiguratorului în termenul stabilit despre producerea evenimentului asigurat, acesta este pus în

imposibilitate de a stabili cauza producerii cazului asigurat și întinderii pagubei încercate de **A.**

ASIGURĂTOR REASIGURAT, întreprinderea de asigurare care, încheind un contract de asigurare cu un asigurat pentru riscuri majore, se reasigură la rândul-i prin efectul unui contract de reasigurare perfectat cu un reasigurator care se obligă să participe la plata despăgubirilor, în ipoteza realizării acelor riscuri. Prin contractul de reasigurare, **A.R.** își asumă obligația de a plăti reasiguratorului prima de reasigurare convenită cu acesta.

ASIGURATOR, participant la contractul de asigurare căruia, în ipoteza producerii cazului asigurat, îi revine obligația să îndeplinească prestația implicată de tipul respectiv de asigurare: În principiu, calitatea de **A.** o are o societate comercială (profilată pe efectuare de asigurări). Principala obligație ce revine **A.** prin efectul juridic de asigurare este aceea de a plăti asiguratului sau beneficiarului indemnizația de asigurare prevăzută de condițiile de asigurare, în ipoteza producerii evenimentului sau cazului asigurat; **A.** poate refuza plata acestei indemnizații atunci când, datorită neîndeplinirii de către asigurat a obligației de a înștiința societatea de asigurări despre producerea evenimentului sau cazului asigurat în termenul prevăzut de condițiile de asigurare, se află în imposibilitate de a stabili cauza din care își are originea acel eveniment și întinderea pagubei ocazionată de el. Obligația de a plăti indemnizația de asigurare nu subzistă în ipoteza în care producerea evenimentului asigurat a fost cauzată

printr-o faptă intenționată a asiguratului sau, când este cazul, a beneficiarului ori a unui membru făcând parte din organul de conducere al persoanei juridice asigurate (care a acționat în această calitate). Situația este aceeași și în cazul în care producerea evenimentului asigurat se datorează faptei intenționate a persoanelor fizice majore ce locuiesc și gospodăresc în mod statornic cu asiguratorul sau cu beneficiarul, ori a prepușilor asiguratului sau beneficiarului; prin contractul de asigurare se poate stipula însă contrariul.

ASISTENT DE INSPECȚIE, persoana desemnată de Organizația pentru Interzicerea Armelor Chimice, organizație cu sediul la Hagă, pentru a-i ajuta pe inspecții să efectueze o inspecție sau o vizită cum ar fi medic, personal medical auxiliar, agent de securitate, agent administrativ sau interpret.

ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ DE SEMNALIZARE MARITIMĂ (AISM), organism neguvernamental cu sediul la Paris, înființat la 1 iulie 1957, ca umare a celei de-a V-a Conferințe cu privire la faruri și alte facilități pentru navigație. Scopul principal al AISM este încurajarea perfecționării continue a bazei tehnico-materiale pentru semnalizarea maritimă în pas cu cerințele progresului contemporan. Structura organizatorică: Conferința care se întrunește o dată la fiecare 5 ani; Comitetul executiv, care rezolvă problemele majore ale asociației între conferințe; subcomitetele de probleme - sisteme pentru radio-navigație, unificarea reglementărilor privind balizarea și atașarea balizelor; limbaje și modalități de semnalizare maritimă

etc. Membri ai AISM sunt autoritățile portuare maritime din peste 70 de țări, inclusiv România. Publică trimestrial un buletin.

ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ PENTRU TRANSPORTURI AERIENE (IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION) – În cadrul Conferinței de la Haga s-a hotărât înființarea unei organizații internaționale de coordonare profesională și de promovare a relațiilor comerciale, numită IATA. Organizația și-a încetat activitatea în anul 1939, datorită declanșării celui de-al doilea război mondial. În anul 1945, la Conferința de la Havana, se reactivează și devine o instituție importantă în promovarea unui trafic aerian sigur, regulat și eficient printr-o largă cooperare între societățile de transport aeriene. În prezent, numărul membrilor IATA a ajuns la peste 120. Programul și direcțiile de colaborare sunt stabilite de către adunarea generală a organizației prin participarea tuturor membrilor, care se convoacă o dată pe an. Între două adunări generale, problemele curente se rezolvă de un comitet de direcție din care fac parte cele mai mari companii de transporturi aeriene. De asemenea, mai funcționează unele comitete de lucru pentru rezolvarea unor probleme financiare, juridice tehnice și medicale, precum și un comitet consultativ de trafic. Transporturile aeriene internaționale de mărfuri efectuate de membrii IATA se desfășoară în conformitate cu condițiile de transport IATA, prin care se detaliază modul de întocmire a documentelor, de realocare a reclamațiilor și de acoperire a pagubelor. De fapt, prin aceste condiții generale se fac precizări de întocmire a documentelor,

de rezolvare a reclamațiilor și de acoperire a pagubelor. Potrivit acestor condiții, teritoriile survolate se împart în trei zone de trafic: zona I cuprinde America de Nord, America de Sud și insulele adiacente: Groelanda și insulele Hawaii; - zona a II-a cuprinde Europa, Africa și insulele adiacente, Orientul Mijlociu (inclusiv India); - zona a III-a cuprinde Asia și insulele adiacente, Australia, Noua Zeelandă și insulele Oceanului Pacific. Aceste zone de trafic sunt, de fapt, zone tarifare (pentru fiecare din aceste zone există o „conferință” de prețuri și condiții de expediere). Pentru a se adapta rapid la necesitățile pieței și la schimbările care intervin într-o zonă sau alta, s-a înlăturat obligativitatea coordonării prețurilor, astfel că o companie aeriană poate aplica orice tarif în funcție de interesele sale. IATA a reușit să elaboreze un sistem de împărțire și decontare a beneficiarilor care satisfac în mare măsură companiile aeriene.

AST, Atlantic Standard Time, timpul fusului orar Oc. Atlantic.

ATELIER, a se vedea instalație de producție.

ATS, ALL TIME SAVED, tot timpul (de operare) economisit.

ATSBE, ALL TIME SAVED BOTH ENDS, tot timpul (de operare) economisit în ambele porturi.

ATTORNEY AT LAW, expresie prin care, în terminologia dreptului anglo-american, se desemnează un avocat apărător.

AUTOBANDĂ, sistem automat de instalație care transportă piese și materiale

necesare procesului de fabricație, pentru montaj sau pentru încărcare într-un vehicul etc.

AUTOBASCULANTĂ, vehicul rutier cu caroserie metalică, special amenajat pentru autodescărcarea mărfii în vrac prin partea din spate sau prin părțile laterale ale caroseriei.

AUTOBAZĂ, centru de întreținere, reparație și în general de garare a autovehiculelor de transport (autocamioane, autobuze, troleibuze).

AUTOBETONIERĂ, betonieră montată pe șasiul unui autovehicul.

AUTOBUZ, autovehicul cu caroseria închisă folosit la transportul în comun al unui număr de cel puțin 17 persoane pe scaune, inclusiv cel al conducătorului auto.

AUTOBUZ ARTICULAT, autobuz constând din două sau mai multe tronsoane rigide, care se articulează între ele; compartimentele de pasageri situate pe fiecare dintre tronsoanele rigide comunică între ele în permanență, permițând libera circulație a pasagerilor; tronsoanele rigide sunt legate între ele în mod permanent, astfel încât să nu poată fi detașate decât printr-o operație necesitând mijloace tehnice care în mod normal nu se găsesc decât într-un atelier.

AUTOBUZ INTERURBAN, autobuz destinat transportului interurban de pasageri așezați pe scaune, cu posibilitatea transportului pe distanțe scurte al unui număr limitat de pasageri în picioare, pe culoar.

AUTOBUZ URBAN, autobuz destinat transportului urban sau suburban de

pasageri așezați pe scaune sau în picioare, care asigură la stații posibilitatea unui schimb rapid de pasageri.

AUTOCAMION, autovehicul de dimensiuni mari prevăzut cu platformă sau cu benă și folosit la transportul de materiale, de mărfuri etc. în greutate de peste 2 tone.

AUTOCAMIONETĂ, 1. Autocamion cu încărcătură utilă de maximum 2 tone 2. Camionetă.

AUTOCAR, autobuz cu mai mult de 17 locuri pe scaune, special amenajat, care permite transportul de pasageri pe distanțe lungi și în scopuri turistice, în condiții de siguranță și confort.

AUTOCISTERNĂ, autovehicul prevăzut cu o cisternă pentru transportul lichidelor.

AUTODEPANARE, reparare a autovehiculelor pe traseu sau remorcarea acestora până la un atelier în caz de avarii și defecțiuni grave.

AUTODUBĂ, autocamion închis destinat transporturilor de mărfuri cu greutate până la 1,5 tone.

AUTOFURGON, autovehicul destinat transportului de marfă.

AUTOGARĂ, 1. Gară destinată autovehiculelor care transportă călători și mărfuri. 2. Spațiu special amenajat în care se desfășoară activități specifice serviciilor regulate de transport public de persoane.

AUTOÎNCĂRCĂTOR, autovehicul special echipat destinat încărcării, stivuirii și descărcării de materiale.

AUTOMACARA, macara de capacitate mică montată pe un autocamion folosită la

lucrări de depanare, încărcare, manipulări și transbordări de materiale.

AUTOMOBIL MIXT, automobil destinat prin construcție transportului simultan de persoane și bunuri, în compartimente separate.

AUTOMOBIL, autovehicul, având roțile dispuse în două sau mai multe planuri verticale, paralele cu axa sa longitudinală, și care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane și/sau tractarea de remorci; nu sunt considerate automobile tractoarele și mașinile autopropulsate pentru lucrări;

AUTOREMORCHER, vehicul rutier destinat exclusiv tractării vehiculelor, prevăzut cu o platformă pentru lezare.

AUTORITATE, 1. Organ de specialitate al administrației publice centrale și locale sau organismul respectiv, reprezentantul acestuia abilitat ca, în exercițiul autorității de stat, să ia măsuri obligatorii și să adopte reglementări în domeniul său de competență. 2. Organ al puterii de stat. Autoritate judecătorească. Autoritate alcătuită din Judecătoria, Ministerul Public și Consiliul Superior al Magistraturii. Autoritate aeronautică. Autoritate alcătuită din Departamentul Aviației Civile și Ministerul Transportului.

AUTORITATE AERONAUTICĂ, autoritatea care aprobă survolurile spațiului aerian avioanelor de pasageri și marfă, curse regulate și chartere.

AUTORITATE ÎN STAT, Ministerul Transporturilor, în calitate de autoritate de stat unică în domeniul transporturilor.

AUTORITATE NAȚIONALĂ COMPETENTĂ ÎN DOMENIUL NUCLEAR,

autoritatea stabilită prin lege cu competența legală de a elibera autorizații, de a efectua controale și de a reglementa amplasarea, proiectarea, construcția, punerea în funcțiune, exploatarea sau dezafectarea obiectivelor și instalațiilor nucleare. A se vedea Regimul de control al activităților nucleare.

AUTORITATE VAMALĂ,

instituție guvernamentală constituită organizată și investită în vederea aplicării regulamentelor vamale, a politicii vamale. Activitatea autorității vamale se exercită prin Direcția Generală a Vămileor, direcțiile regionale vamale și birourile vamale, în cadrul cărora se pot înființa puncte vamale. Autoritățile vamale își desfășoară activitatea în sedii proprii sau, atunci când acest lucru nu este posibil, în spații puse la dispoziție de către deținătorii legali care, potrivit legii, sunt autorizați să funcționeze în punctele de control pentru trecerea frontierei de stat.

A.V. va avea o siglă ale cărei caracteristici se stabilesc de către Direcția Generală a Vămileor. **A.V.** exercită, în cadrul politicii vamale a statului, atribuțiile conferite prin reglementări vamale, pentru realizarea vămii bunurilor introduse sau scoase din țară. În îndeplinirea atribuțiilor ce-i revin, **A.V.** are dreptul să efectueze controlul vamal al mijloacelor de transport și al mărfurilor, precum și al bunurilor și valorilor aparținând persoanelor fizice, prezentate la introducerea sau scoaterea lor din țară; controlul vamal corporal al persoanelor atunci când există informații sau prezumții că se încearcă încălcarea reglementărilor vamale etc. **A.V.** emite instrucțiuni de apli-

care a actelor normative în domeniul vamal, îndrumă, supraveghează și controlează respectarea prevederilor legale referitoare la trecerea peste frontieră a bunurilor (importate sau exportate, aflate în tranzit sau beneficiază de regimul admiterii temporare pe teritoriul țării); veghează la respectarea legislației privind stabilirea valorii în vamă a mărfurilor și determinarea și perceperea taxelor vamale și/sau a altor taxe de import; organizează activitatea unităților vamale; comunică, la cererea ministerelor și a altor instituții centrale, precum și a Băncii Naționale a României, date privind operațiunile vamale necesare activității acestora.

AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ,

denumită în continuare **AFER**, este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure, în principal inspecția de stat și controlul de siguranță a circulației în transportul feroviar și cu metroul, activitatea specifică de registru feroviar, licențierea operatorilor de transport feroviar, autorizarea și supravegherea tehnică a fumizorilor interni de produse și servicii în domeniul feroviar, organizarea examenelor și emiterea atestatelor, certificatelor și a licențelor, după caz, pentru personalul de siguranță a circulației, cercetarea evenimentelor și accidentelor feroviare.

AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ,

denumită în continuare **A.R.R.**, este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor pentru transportul rutier, desemnat să asigure, în principal, inspecția și controlul, în trafic, al stării tehnice a autovehiculelor rutiere și remorcilor, pre-

cum și al îndeplinirii condițiilor de operare a transporturilor rutiere, inspecția și controlul respectării reglementărilor interne și internaționale privind condițiile de siguranță a transporturilor rutiere și de protecție a mediului, licențierea operatorilor de transport rutier, punerea în aplicare a normelor tehnice și a reglementărilor specifice transporturilor rutiere, controlul constituirii Fondului special al drumurilor publice și executarea silită a creanțelor la bugetul Fondului special al drumurilor publice, pe baza împutemicinii date de Ministerul transporturilor.

AUTORITĂȚI PUBLICE, organismele sau oficialitățile unui stat, responsabile pentru aplicarea legilor și a reglementărilor acelui stat referitoare la orice aspect la standardele și practicilor recomandate, cuprinse în această anexă;

AUTORIZARE, în domeniul nuclear înseamnă orice autorizare, permisiune sau atestare eliberată de un organ de reglementare pentru a întreprinde orice activitate care are legătură cu gospodărirea combustibilului uzat sau a deșeurilor radioactive.

AUTORIZAT, solicitarea, intenția de acțiune sau documentul în cauză a fost găsit acceptabil de către autoritatea aeronautică și notificat ca atare operatorului aerian.

AUTORIZAȚIA DE ANTREPOZIT VAMAL, este acea autorizație eliberată de autoritatea vamală care poate fi acordată dacă antrepozitia este destinată în principal stocajului de mărfuri, fără a se exclude posibilitatea efectuării de operațiuni de manipulare uzuale sau de perfecționare activă. A.A.V. intră în vigoare de

la data eliberării sale sau de la data menționată în autorizație. În autorizație se precizează autoritatea vamală competentă pentru a efectua controlul antrepozitului vamal. În cazul mărfurilor care reprezintă un pericol, al celor susceptibile de a altera alte mărfuri sau a celor care necesită instalații speciale, în autorizație se precizează obligația de plasare în locuri special echipate în vederea stocării. A.A.V. se eliberează având în vedere următoarele instrucțiuni de completare după modelul prevăzut în anexa nr.9 la Hotărârea Guvernului nr. 626/1997 privind Regulamentul de aplicare a Codului vamal al României: 1. se menționează denumirea, statutul juridic al titularului și sediul; numărul de identificare este numărul scrisorii (cererii) prin care se indică tipul antrepozitului și litera indicând tipul antrepozitului; 2. se indică data și numărul cererii de autorizare; 3. se indică autoritatea competentă pentru controlul antrepozitului; 4. se indică adresa completă a antrepozitului sau a instalațiilor de stocaj utilizate pentru mărfurile plasate sub regimul de antrepozit vamal; 5. se menționează locul exact unde se ține evidența contabilă materială; 6. se menționează cu indicarea bazei legale, procedura ce se utilizează, precum și termenul pentru depunerea declarației vamale de antrepozitare; 7. în cazul în care nu se cere o garanție, se menționează "nu este cazul"; 8. se completează numai în cazul antrepozitului privat; 9. se menționează pentru fiecare fel de marfă procentul natural de pierdere în funcție de natura mărfii; 10. se menționează mărfurile (împreună cu statutul lor vamal) care pot fi stocate în locurile de

antrepozit vamal fără a fi plasate sub acest regim; 11-12. se menționează eventual într-o anexă forma în care autoritatea vamală de control este informată în prealabil; 13. se menționează după caz alte operații autorizate (perfecționare activă etc.) când acestea pot fi efectuate în antrepozitele vamale. Cererea de funcționare și utilizare a antrepozitelor de tip A-C se întocmește conform modelului prevăzut în anexa nr.7 la Hotărârea Guvernului nr. 626/1997 privind Regulamentul de aplicare al Codului vamal al României și se depune la biroul vamal în a cărui rază teritorială se află locul de antrepozitare. Cererea de autorizare pentru funcționarea unui antrepozit vamal sau pentru utilizarea regimului de antrepozitare cuprinde următoarele elemente: 1. Denumirea, statutul juridic al persoanei și sediul; această mențiune nu este cerută când cererea este redactată pe hârtie cu antetul solicitantului pe care figurează datele cerute; 2. descrierea locului destinat utilizării ca antrepozit vamal sau, în cazul solicitării unui antrepozit de tip D, precizarea instalațiilor de stocaj utilizate de solicitant; 3. tipul de antrepozit solicitat se indică în ordinea de preferință unul din tipurile de antrepozit vamal prevăzute în art.175 din Regulamentul vamal (antrepozit de tip A-D); 4. proceduri de utilizare: a) pentru plasarea mărfurilor sub regim; b) pentru introducerea în circuitul economic a mărfurilor plasate sub regimul; c) pentru exportul mărfurilor plasate sub regimul; d) pentru transferul eventual într-un alt antrepozit vamal fără a încheia regimul, la acest punct se indică după caz: procedura vamală de plasare, una din procedurile simplificate de plasare,

procedura normală de încheiere, una din procedurile simplificate de încheiere; 5. justificarea economică a antrepozitării; 6. descrierea evidenței contabile materiale ținute și locul în care aceasta este ținută; 7. durata medie a stocajului, se completează numai în cazul antrepozitului de tip B, deoarece acest tip de antrepozit este destinat stocajului de mărfuri pentru o durată de timp relativ limitată; 8. felul mărfurilor; 9. manipulările precizate a fi efectuate în timpul antrepozitării; 10. Scoaterile temporare din antrepozit preconizate a fi efectuate; 11. operațiuni preconizate a fi efectuate în timpul antrepozitării: a) perfecționare activă; b) transformarea mărfurilor agricole înaintea exportului; 12. avuzul autorităților vamale care controlează antrepozitul; 13. aplicarea procedurii prevăzute de art.81 și avizul autorităților vamale care acordă regimul; 14. Documente anexate, de exemplu: planuri, descrierea detaliată a locurilor destinate depozitării sau a evidenței contabile materiale, data, semnătura. Autorizația de antrepozit poate fi revocată când nu mai sunt îndeplinite condițiile avute în vedere la acordarea autorizației sau dacă autoritatea vamală constată că antrepozitul vamal nu mai este suficient utilizat pentru a se justifica menținerea acestuia. Revocarea se comunică titularului de drept, măsura putând fi contestată în contenciosul administrativ.

AUTORIZAȚIE DE IMPORT/EXPORT, înscris oficial conținând aprobarea dată de organele de stat competente, în condițiile prevăzute de lege, participanților la raporturile de comerț internațional, subiecți de

drept din ordinea juridică națională (persoane fizice sau persoane juridice) pentru realizarea operațiunilor de import sau export de produse A.I. permite introducerea în țară a mărfurilor importate. Ea echivalează cu avizul privind mărfurile respective, cerut în anumite condiții, de autoritățile vamale. A.E. permite scoaterea din țară, în vederea vânzării în străinătate, a mărfurilor exportate. Ea este necesară prin excelență pentru mărfurile prohibite la export, precum și pentru cele contingentate al căror export poate fi făcut numai în limitele contingentelor aprobate. În zonele libere A.I. este înlocuită cu "declarația de import-export". A.I./E. Constituie un instrument prin care statul, prin organele sale abilitate, orientează fluxul informațional în direcția atingerii obiectivelor politicii sale comerciale (între care asigurarea echilibrului balanței de plăți externe și creșterea eficienței activității de comerț exterior ocupă un loc important). A.I./E. Se eliberează cu valabilitate limitată la un termen determinat. Ea conține mențiuni referitoare la: țara de origine, țara de destinație, condițiile de plată ale mărfii, cantitatea și valoarea acesteia.

AUTORIZAȚIE DE TRANSPORT INTERNAȚIONAL, documentul eliberat în conformitate cu reglementările în vigoare dintr-o țară și care, pentru transporturile de mărfuri, dă dreptul operatorului de transport să efectueze un transport dus-întors în trafic direct sau în tranzit pe teritoriul celeilalte țări, pe perioada sa de valabilitate; pentru transportul de persoane (cu excepția transporturilor pe linii regulate) se acordă dreptul transportatorului de a efectua

transporturi pe o perioadă determinată. Autorizațiile de transport de mărfuri care se schimbă reciproc cu partenerii la acordurile bilaterale, pot fi următoarele: - autorizațiile pentru transporturi directe, care permit efectuarea transporturilor între cele două țări (punctul de încărcare să fie pe teritoriul uneia dintre părți, iar punctul de descărcare pe teritoriul celeilalte părți); - autorizații de tranzit, care permit tranzitarea teritoriului unuia dintre state de către autovehiculele înmatriculate în celălalt stat fără a efectua operațiuni de încărcare-descărcare; - autorizații pentru terțe țări, care permit autovehiculelor aparținând unei părți să efectueze transporturi între un punct situat pe teritoriul celeilalte părți și un punct situat pe teritoriul unui stat terț; - autorizații pentru micul trafic de frontieră, care se schimbă cu țările vecine, în condițiile ce se stabilesc reciproc în cadrul Comisiilor Mixte bilaterale. Nu sunt permise transporturile de „cabotaj” adică între două puncte situate pe teritoriul celuiilalt stat. În funcție de interesele fiecăreia dintre părți și conform celor convenite, autorizațiile pot fi scutite de taxe, cu plata totală sau cu plată parțială a taxelor.

AUTORIZAȚIE, termen care în domeniul nuclear reprezintă documentul emis de autoritatea națională competentă în domeniul nuclear, în baza unei evaluări de securitate nucleară și control, către o persoană juridică, la cererea acesteia, pentru desfășurarea unei activități nucleare.

AUTOSTRADĂ, șosea specială rezervată exclusiv circulației autovehiculelor, construită astfel încât să permită un trafic

intens, viteze mari și un grad sporit de asigurare a securității rutiere prin folosirea mai multor benzi de circulație (inclusiv de refugiu și care sunt dotate cu telefoane).

AUTOSTRADA RULANTĂ (RO-LA), transport de vehicule rutiere complete încărcate pe trenuri compuse din vagoane cu platforma coborâtă pe întreaga lor lungime.

AUTOTRACTOR, autovehicul rutier care nu dispune de caroserie proprie pentru transportul mărfurilor, ci doar de un sistem de cuplaj care permite ca o remorcă fără osia din față să fie astfel cuplată încât o parte substanțială a greutății și a încărcăturii sale să fie suportată de autotractor.

AUTOTREN, autovehicul cu tracțiune de mare putere care poate remorca una sau mai multe remorci de mare capacitate și care sunt dotate cu instalații speciale pentru transportul produselor perisabile sau de altă natură.

AUTOTURISM, mijloc de transport terestru având caroserie închisă sau deschisă, prevăzut în general cu roți pe pneuri, ce se poate deplasa prin mijloace de propulsie proprii (motor termic, electric etc.) și destinat transportului unui număr redus de persoane (cel mult 9 locuri pe scaune) de bagaje și/sau a bunurilor acestora.

AUTOTURN, autovehicul prevăzut la partea superioară cu o platformă mobilă ce glisează pe un schelet în formă de turn sau pe un stâlp telescopic. Se folosește la depanări și întrețineri ale instalațiilor electrice aeriene.

AUTOUTILITARĂ, autovehicul destinat transportului de mărfuri în cantități mici, fiind dotat și cu spații pentru transport de persoane.

AUTOUTILITARĂ SPECIALIZATĂ, autovehicul utilitar destinat transportului de bunuri sau persoane (personalul la și de la locul de muncă), pentru care sunt prevăzute amenajări speciale.

AUTOVEHICUL, vehicul, cu excepția celui care circulă pe șine, ce dispune de un sistem de propulsie propriu care-i permite să se deplaseze singur pe drumurile publice sau în combinație cu unul sau mai multe vehicule rutiere fără motor.

AVAL, 1. Garanție solidară care asigură plata unei cambii și care se materializează printr-o semnătură. 2. Act prin care o persoană numită avalist garantează altei persoane numită ayalizat plata unei cambii. Avalul se scrie pe cambie sau pe o alonjă la titlu, utilizându-se expresiile "pentru aval" sau "pentru garanții".

AVALIAST, persoană care garantează plata unei cambii, dând aval. Avalistul este obligat să indice persoana pentru care a fost dat avalul.

AVALIZAT, debitor cambial a cărui obligație este garantată de un avalist.

AVANPORT, zonă la intrarea într-un port, apărată parțial cu diguri și destinată staționării temporare a navelor.

AVARIE, 1. (în limbajul curent) deteriorare, stricăciune, defectare a unei instalații, mașini, agregat etc. 2. (în transportul maritim), pagubă materială rezultată din distrugerea sau degradarea (parțială

sau totală) a unei mărfi transportate cu o navă sau a înseși navei respective. Întinderea ei se determină de către un expert-calculator, numit *dispașor*, investit cu atribuția de a estima și distribui **A.** navei și a mărfurilor, scop în care el stabilește suma la care se ridică **A. comună**, ca și contribuția în procente ce revine fiecăreia din părți (nava și marfa) la repararea acesteia. 3. (în materie de asigurări), pierdere totală sau parțială a mărfurilor asigurate, distrugerea integrală sau parțială a acestora, ori deteriorarea lor de o manieră care să le modifice caracteristicile fizice sau chimice. Considerate prin prisma contractului de asigurare, **A.** pot fi: a) **A. totale**: acestea se concretizează în pierderea sau distrugerea totală a mărfurilor asigurate. Ele sunt de două feluri: **A. totale reale**, care comportă o asemenea transformare fizică a mărfurilor, încât acestea nu mai pot fi incluse în categoria mărfurilor pentru care s-a contractat asigurarea (de exemplu ciment udat și pietrificat, alimente alterate prin efectul contactului cu apa mării etc.), sau dispariția completă și definitivă a lor (asiguratul nemaiputând intra în posesia lor); **A. totale prezumtive**, care survin atunci când mărfurile asigurate sunt abandonate în mod rezonabil de asigurat pe seama asigurătorului, respectiv când pierderea lor totală este inevitabilă cu toate cheltuielile și eforturile ce s-ar depune pentru a fi salvate. b) **A. parțiale (sau particulare)**: din clasa acestora fac parte **A.** de orice fel ce afectează numai parțial mijloacele de transport sau mărfurile transportate și depozitate, fiind datorate unor riscuri întâmplătoare. Ele pot fi concretizate în stricăciuni materiale, dar

și în lipsuri sau chiar în cheltuieli ocazionate de recondiționarea sau repararea mărfurilor avariate. c) **A. comune (sau generale)**: acestea se produc atunci când comandantii de navă trebuie să arunce în mare o parte din încărcătură pentru a salva astfel echipajul, nava și restul încărcăturii; asemenea **A.** sunt produse deliberat cu scopul de a se preveni producerea unor pagube și mai mari. Împrejurările care determină producerea lor fac inechitabilă suportarea pagubei de către proprietarul mărfii sacrificate; aceste împrejurări legitimează participarea la crearea fondului de despăgubire a părții (sau părților) păgubite prin aruncarea mărfuri **A.** lor peste bord, a tuturor aceluia care au concurat la efectuarea transportului, inclusiv a proprietarului navei.

AVARIERE, alterare, depreciere, diluare, diminuarea calității mărfii și alte cauze similare.

AVION CONTAINERIZAT, un avion ale cărui compartimente cargo sunt echipate cu aparatură de încărcare și sisteme de siguranță pentru a se adapta containerele și paleții avionului. Acesta poate fi avion corp lat sau îngust.

AVION DE MARE CAPACITATE („cu cap plat“), avion construit cu două coridoare în cabina pasagerilor.

AVION DE MICĂ CAPACITATE, orice tip de avion de pasageri cu 6 locuri pe același rând sau mai puține, dar cu un singur coridor în cabina pasagerilor.

AVIONETĂ, avion de capacitate mică folosit în excursii, în sport, în școli de pilotaj etc.

AVIOPRĂFUITOR, avion special echipat cu instalații speciale de prăfuit, folosit la culturile agricole, în zonele deltei, împotriva țânțarilor etc.

AVIZ DE ADEVERIRE DE PRIMIRE, document al "Buletinului de mesagerie" care însoțește transportul mărfii și care se reține la stația de destinație.

AVIZ DE PRIMIRE, document prin care primitorul unei mărfi atestă celui care i-a predat marfa primirea acestuia. În cuprinsul lui se precizează: denumirea, cantitatea, sortimentul și starea aparentă a mărfii; data și locul primirii mărfii; semnătura primitorului. **A.P.** constituie pentru cel care a făcut predarea mărfii o dovadă a îndeplinirii acestei operațiuni.

AVIZARE (în materie de vânzare comercială internațională), formalitate constând într-o înștiințare scrisă prin care un contractant în informează pe celălalt contractant cu privire la îndeplinirea obligației sale contractuale sau că cel înștiințat nu și-a îndeplinit corespunzător propria lui obligație, urmând a se conforma contractului convenit între părți. Se face de regulă prin formulare tipizate (avize), dar poate fi realizată și prin telex, fax. Este valabilă chiar dacă se face telefonic, dar într-o atare ipoteză proba îndeplinirii ei devine dificilă.

Când legea sau contractul instituie un termen pentru **A.**, acesta trebuie făcută în interiorul aceluși termen spre a produce efectele dorite. Astfel, Codul comercial român dispune că cumpărătorul unor mărfuri de pe o piață poate denunța, prin **A. vânzătorului**, vicile aparente ale acelei mărfi în termen de două zile de la primirea ei, iar vicile ascunse ale acesteia în termen de două zile de la constatarea lor. După expirarea acestor termene, cumpărătorul nu mai poate reclama nimic în legătură cu vicile lucrului cumpărat. Ori de câte ori nici legea nici contractul nu fixează un termen pentru **A.**, aceasta (adică **A.**) trebuie să fie operativă și să cuprindă toate elementele necesare pentru a putea fi identificat obiectul și scopul ei. Legat de executarea contractului de vânzare comercială internațională, expeditorii internaționali de mărfuri avizează partea interesată cu privire la stadiul în care se află transportul și expedierea mărfii, sens în care **A.** poate fi : de expediere; de trecere a frontierei; de vămuire; de transbordare etc. Cu privire la plățile internaționale, în practica bancară a. se poate referi la: deschiderea acreditivului; onorarea acreditivului; transferarea banilor în contul clientului etc.

B

B.I.M.C., Baltic and International Maritime Conference – Conferința Maritimă Baltică și internațională.

B.M., bending moment, moment de încovoiere.

B.S.T., British Summer Time, ora britanică de vară.

B/c, bulk cargo, caric/încărcătură în vrac.

BAC, 1. Ambarcație de forma unei plute, denumită și pod plutitor mobil, servind la transportul oamenilor, animalelor și mărfurilor peste canale, râuri, lacuri.

BAGAJ, echivalent cu „luggage” – acele articole, bunuri și alte obiecte proprietate personală ale pasagerului necesare sau utile pentru purtat, folosit, confort sau oportune în raport cu voiajul său. Dacă nu se specifică altfel, termenul include atât bagajul etichetat cât și cel neetichetat.

BAGAJ-CABINĂ, bagajul care rămâne în grija pasagerului (denumit și „de mână” și/sau „neverificate”).

BAGAJE DE MÂNĂ, obiecte transportate de călător sub supravegherea lui.

BAGAJE ÎNREGISTRATE, obiecte al călătorului predate de acesta căii ferate, pentru a fi transportate sub supravegherea căii ferate.

BAGAJE ÎNSOȚITOARE ALE PASAGERILOR, proprietate, care poate include și banii, transportată pe aceeași navă cu pasagerul, care poate fi sau nu în posesia lui, cu condiția ca ea să nu fie transportată pe baza unui contract de transport sau a unui acord similar;

BAGAJ-ECHIPAJ, bagajul aparținând echipajului operant și care este identificat separat.

BAGAJ-ETICHETAT, (denumit și „înregistrat”) este echivalent „bagajului înregistrat”, semnifică bagajul pe care transportatorul îl ia în custodie și pentru care acesta emite un bon de bagaje.

BAGAJ-TRANSFER, bagajul ce sosește până la un punct cu un zbor și apoi continuă cu alt zbor de acolo, într-un anumit interval.

BALAST, încărcătură „moartă” transportată pentru a realiza o anumită stare de balans.

BAREBOAT CHARTER – În ceea ce privește tipul de contract de navlosire denumit „bareboat”, acesta se folosește destul de rar, fiind practicat într-o anumită conjunctură, cum ar fi perioadele de criză economică sau de conflicte armate, când se restrâng construcțiile de nave noi. Se dă ca exemplu perioada primului război mondial, când statul francez a dat în navlu **BBC** (coque nue) pacheboturile companiei transatlantice pentru a asigura transporturile de călători între metropolă și Algeria. În țara noastră acest tip de contract de navlosire a fost necunoscut până în decembrie 1989. Primele contracte de navlosire **BBC** încheiate de companiile de navigație maritimă române au avut drept bază contractul standard "Barecon" tip A, elaborat în 1973 de Comisia de Documentare a Conferinței Internaționale Baltice, cu sediul la Copenhaga. Mai târziu, a fost folosit și contractul standard "Barecon" tip 1989, care pe lângă unele modificări ale clauzelor privind navlosirea **BBC** propriu-zise, a adăugat încă două părți care au un caracter opțional - adică au caracter de recomandare - conține "complementar" o promisiune fermă de vânzare-cumpărare. În evoluția concepției contractului de navlosire **BBC** care, astfel cum vom avea prilejul să arătăm, are profilul juridic al unei locațiuni de bunuri, contractul standard "Barecon" tip 1989 este o nouă etapă în care "bareboat" pregătește trecerea de la locațiunea de bunuri la vânzarea-cumpărarea navei. Sunt două operațiuni juridice complet distincte, cu profil juridic propriu, care nu pot fi concomitent ci numai succesive. Denumirea contractului de "bareboat" diferă de

la un-stat la altul. În Franța se numește "Affrètement coque nue", în Germania, "Charter eines Schiffes ohne Mannschaft", în Marea Britanie, S.U.A. și țările de limbă engleză **BBC** sau "Demise charter" ori "Charter by demise". În practica românească se utilizează termenul englez de "bareboat". Autorii de drept maritim sunt, în genere, de acord ținând seama de elementele constitutive caracteristice ale acesteia, ca navlosirea **BBC** să fie definită ca un contract de închiriere a navei nude prin care un proprietar amator pune la dispoziția unui navlositor-armator, folosința temporară a unui vas nearmat, în schimbul unei chirii ("hire") care se calculează în funcție de durata folosinței. Sunt și unele nuanțe puse în valoare pentru a sublinia caracterul special al folosinței. Astfel, Paul Chaveau consideră că proprietarul-armator "cedează" posesiunea (este cazul tipic al variantei de **BBC** numită "demise charter") ceea ce implică transferarea asupra navlositorului-amator a puterii de decizie și de autoritate asupra navei. Este neîndoios că "bareboat charter" face parte, din punct de vedere al clasificării juridice, din categoria contractelor sinalagmatice cu titlul oneros, dar încadrarea în tipologia contractelor speciale este mai dificilă. Se consideră, pe drept cuvânt, că nu ne aflăm în prezența unui simplu contract de încheiere (navlosire) astfel cum acesta este reglementat prin art. 557-564 din Codul comercial român. S-a simțit nevoia de a se fundamenta natura contractului de navlosire **BBC** pe o bază juridică mai largă decât cea a Codului comercial, deoarece acesta nu are o reglementare specifică în partea specială privind comerțul maritim și

navigația, ca de altfel marea majoritate a legislațiilor comerciale din alte țări. Navlosirea unei nave nu poate fi identificată cu încheierea unui bun mobil sau chiar imobil, deoarece scopul navlosirii navei nu este de a obține o folosință personală a celui care închiriază, ci scopul este la **BBC** de a fi exploatat în interes comercial, în numele și pentru navlositorul-armator. Ținând seama de această specificitate a contractului de navlosire **BBC**, natura sa juridică este mai apropiată de cea a unei locațiuni de bunuri. Cum acest gen de contract nu are prevederi speciale în Codul comercial și sediul materiei este în art. 1414-1425 din Codul civil, sunt a se aplica aceste dispoziții legale adaptate la specificul maritim. Proprietarul-armator este un locatar "operis" fiindcă el pierde conducerea și gestiunea navei pe perioada contractului de **BBC**, trecând-o asupra navlositorului-armator, beneficiar al acestei locațiuni. Acesta dobândește gestiunea comercială, de exploatare tehnică și de navigație, având atribuții și puteri pentru întreaga perioadă cât nava se află în locațiune sa. Semnalăm aici o interesantă opinie a lui G. Ripert, care face o distincție între situația când nava închiriată **BBC** este folosită la țarm pentru depozit, staționar, restaurant, hotel, caz în care este o locație de bunuri, supusă reglementării Codului Civil și altă situație când nava este destinată navigației și transporturilor maritime, caz în care este o navlosire de navă, supusă codului comercial. Considerăm că instituția "locatio operis" pentru a determina natura juridică a contractului de navlosire **BBC** este mai conformă cu realitatea ansamblului clauzelor acestui

contract. Nu este vorba de o simplă navlosire când proprietarul-armator păstrează conducerea exploatarei comerciale și tehnice, precum și de navigație a navei sale și execută prestări de servicii (transporturi maritime) ci, mai mult, este o "cedare" a folosinței navei care implică autonomia celui care în calitate de navlositor-armator la nava în **BBC** și îi preia atât gestiunea comercială cât și conducerea navigației. Navlositorul-armator **BBC** obține locația navei fără echipaj sau dotarea cu materiale specifice și își asumă obligația de a plăti întreținerea, reparațiile curente și accidentele, andocarea, aprovizionare, navlosirea, asigurarea, taxele portuare și de trecere prin canale, adică în general toată partea financiară a exploatarei comerciale și tehnice. De asemenea, chiar dacă navlositorul-armator preia de la proprietarul-armator echipajul inițial al navei, total sau în parte, el este obligat să-l remunereze și să-i asigure și celelalte drepturi cuvenite marinarilor. În cazul când proprietarul-armator ar fi urmărit sau executat pentru plata unor despăgubiri prin coliziune, abordaj, acostări etc. sau pentru a achita unele amenzi date pentru abateri ale navei, săvârșite când aceasta era în perioada contractului de "bareboat" sau ca urmare a acesteia, el este îndreptățit de a se regresa împotriva navlositorului-armator, care este adevăratul debitor al unor asemenea creanțe. Caracterizarea juridică de locațiune de bunuri a contractului de navlosire **BBC** este importantă și în ceea ce privește aspectele acestuia. Astfel, în cazul locațiunii de bunuri, locatorul răspunde cu restituirea bunului în starea primită, mai puțin uzura normală, în afară

de cazul când bunul a pierit din cauza unei forțe majore (art.1421 Cod civil). Este o aplicare a maximei din dreptul roman "Res perit domino". În asemenea situații, când pierderea navei este datorată unei cauze de forță majoră, contractul de locație de bunuri se realizează de drept, conform art. 1483 Codul civil, fără ca vreuna din părți să poată pretinde vreo despăgubire. Este evident că forța majoră trebuie stabilită ca atare, eliminând cazul când nava se pierde în timpul navigației într-o situație de forță majoră, când aceasta este favorizată din culpa comandantului navei sau a navlositorului-amator. În această ultimă ipoteză, răspunderea revinde navlositorului-amator **BBC** care exercită autoritatea sa asupra navei, inclusiv asupra comandantului și echipajului, chiar dacă acesta a fost preluat de la proprietarul-amator. Proprietarul-amator este obligat, în cadrul contractului de navlosire **BBC** să pună la dispoziția locatarului navlositorului-amator) nava în stare tehnică aptă de navigabilitate și să prezinte documentele de înregistrare, certificatul de naționalitate precum și cel de clasă. Proprietarul-amator poate conveni prin contractul de navlosire ca în timpul desfășurării acestuia, loactarul (navlositorul-amator) să aibă dreptul de a arbora pavilionul companiei sale, alături de pavilionul național al navei și pavilionul companiei proprietarul-amator.

BARIERE COMERCIALE v. obstacole tarifare și obstacole netarifare.

BARIERE NETARIFARE, instrumente ale politicilor comerciale folosite de către stat pentru a proteja economia națională împotriva concurenței din partea altor țări, mai

ales a celor mai dezvoltate. **B.N.** fac parte din sistemul protecției vamale și se includ în sfera mai largă a barierelor vamale.

B.N. au apărut și s-au dezvoltat ca umare a faptului că protecția economică națională (sau colectivă - în cazul diferitelor forme de integrare economică), realizată prin sistemul taxelor vamale, s-a dovedit a fi insuficientă în fața ofensivei concurențiale sau, uneori, chiar din dorința unor țări de a păstra taxele vamale ca mijloc de rezervă în negocierile privind eventuale concesiuni reciproce. Din grupa instrumentelor incluse în **B.N.** fac parte reglementările cantitative ale comerțului exterior și mijloacele de intensificare a exporturilor de mărfuri. În ceea ce privește reglementările cantitative ale comerțului exterior, principalele măsuri de politică comercială care constituie elemente ale **B.N.** sunt: contingentarea importurilor, licențele pentru import și export, restricțiile valutare, monopolurile de stat de import și export și protecționismul indirect. **Contingentarea importului și exportului** înseamnă limitarea de către stat (pentru o anumită perioadă de timp) a importului (sau exportului) anumitor mărfuri la anumite cantități (contingente) precizate în expresie fizică sau valorică. **Licențele de import și export** reprezintă autorizații eliberate de stat firmelor importatoare și exportatoare pentru efectuarea unui import sau export de mărfuri, precizat în expresie fizică sau valorică. **Restricțiile valutare** limitează volumul importului sau exportului prin reglarea sumei de valută străină pe care statul o pune la dispoziția importatorilor, precum și prin obligarea exportatorilor de a preda valuta străină încasată de ei organelor controlului valutar la cursul

oficial fixat. **Monopolurile de stat de import și export** se realizează fie prin instituirea monopolului de stat pentru importul sau exportul unor anumite mărfuri sau grupe de mărfuri, fie prin acordarea oficială a dreptului de monopol pentru importul sau exportul anumitor mărfuri unor firme particulare. **Protecționismul indirect** se referă la: măsurile sanitaro-veterinare privind importul anumitor produse (vite, came, produse alimentare etc.), folosirea obligatorie într-o anumită proporție a produselor indigene în procesul de producție, înscrierea obligatorie pe anumite mărfuri a mărcii țării de origine, impunerea unor exigențe de calitate și de protecție a mediului înconjurător, impunerea unor reglementări complicate și anevoioase necesare pentru îndeplinirea formalităților de import etc.

BARIERE VAMALE, obstacol constând dintr-un sistem de măsuri și instrumente prin care statul urmărește să apere, să protejeze propria economie națională de concurență străină. Soriginea **B.V.** o identificăm la mercantiliști, iar bazele teoretice ale acesteia au fost puse de economistul german Friedrich List prin lucrarea "Sistem național de economie politică" (1841). În această lucrare este fundamentată concepția potrivit căreia economia politică este o știință care trebuie să aibă și rolul de a facilita națiunii cunoașterea propriilor interese și căile prin care aceasta poate prospera. **B.V.** se înscrie în curentul larg al politicilor protecționiste și în mod direct în cadrul protecționismului vamal. Principalele instrumente prin intermediul cărora se instituie **B.V.** sunt taxele vamale, contingentarea importurilor, licențele pentru im-

port și export, restricțiile valutare, protecționismul indirect (măsuri sanitaro-veterinare impuse la importul unor produse), îngreunarea formalităților vamale, precum și tarifele vamale. **Taxa vamală** este un impozit indirect perceput de către stat asupra mărfurilor atunci când ele trec granițele vamale ale țării respective. Taxele vamale (ca orice impozit indirect) sunt suportate în final de către consumatori.

B.V. se instituie, în primul rând, prin intermediul taxelor vamale protecționiste. Acestea sunt taxe care au ca principal scop crearea unei bariere pentru mărfurile străine, barieră prin intermediul căreia se urmărește înlăturarea concurenței străine pe piața țării respective și realizarea unei expansiuni (atunci când e posibil) pe piețele externe. **B.V.** fac parte din mijloacele de bază ale politicii comerciale. Pentru a asigura succesul promovării **B.V.** se impune o analiză competentă și responsabilă a unor factori economici generali și conjuncturali, precum: gradul de dezvoltare economică a țării respective, capacitatea de absorbție a pieței interne, gradul de dependență față de piețele externe, nivelul și gradul de dezvoltare a diferitelor piețe externe de mărfuri etc. În condițiile contemporane, ale amplificării procesului de integrare economică, la diferite niveluri și pe diferite meridiane, **B.V.** nu mai au în vedere numai o singură țară, ci o uniune de țări (de exemplu, Uniunea Europeană, Acordul Liberului Schimb Nord-American ș.a.). Pe de altă parte, ele urmăresc definirea unui sistem uniform de protecție, față de concurenții din alte țări, aplicabil la frontierele comunității (v. Bariere netarifare, Protecționism, Taxe vamale).

BARIL (U.M.), unitate de măsură pentru volume, folosită în special pentru produse petroliere, egală cu 158,91 în Statele Unite și cu 163,51 în Anglia.

BARJĂ, ambarcațiune mică, rezistentă, asemănătoare șleului. B. pot fi grupate în convoaie și deplasate pe apele interioare (naturale sau amenajate) prin remorcare sau împingere. În călătoriile transoceanice se transportă la bordul unei nave speciale de tip LASH (Lighter Aboard Ship).

BAROTERMOMETRU, aparat cu ajutorul căruia se măsoară concomitent presiunea atmosferică și temperatura aerului.

BASCULĂ, cântar construit dintr-un sistem de pârghii cu brațe inegale folosit pentru cântărirea mărfurilor grele (autocamioane încărcate cu cereale, ciment etc.).

BIROU VAMAL, unitate a autorității vamale, fără personalitate juridică, în care pot fi îndeplinite în totalitate sau în parte formalitățile prevăzute de reglementările vamale. Birourile vamale sunt unități operative care efectuează operațiunile de vămuire a bunurilor, supravegherea vamală în cazurile și în condițiile prevăzute de reglementările vamale. B.V. au o structură complexă, sunt de o mare varietate și sunt specializate în funcție de anumite operațiuni, fiind clasificate după mai multe criterii astfel: după poziția față de frontieră (B.V. de frontieră, de interior și mixte care realizează operațiuni specifice ambelor tipuri de vămi), după specificul căilor de transport al mărfurilor sau persoanelor (B.V. rutiere, feroviare, fluviale, maritime, pentru transporturi poștale, pentru micul trafic și complexe, care reunesec două sau

mai multe tipuri de căi de transport), după mărimea traficului și complexitatea mărfurilor transportate (B.V. mari, medii și mici). B.V. au ca atribuții principale: vămuirea mărfurilor la import și export în temenele legale și aplicarea tarifului vamal de import, controlul mijloacelor de transport care trec frontiera de stat, vămuirea mărfurilor tranzitate precum și a celor permise sau trimise temporar, supravegherea vamală a bunurilor care se află sub regimul vamal, efectuarea controlului vamal și aplicarea taxelor vamale pentru bunurile aparținând persoanelor fizice, sancționarea abaterilor de la regimul vamal, alte atribuții în domeniul vamal, prevăzute de lege. Alături de aceste organe specializate în activitatea vamală, ministerele și alte instituții centrale sunt obligate, fiecare în domeniul lor de activitate, să asigure realizarea serviciilor ce revin unităților subordonate cu privire la aplicarea regimului vamal și răspund pentru luarea măsurilor în vederea respectării Codului și Regulamentului vamal.

BIROUL INTERNAȚIONAL PENTRU PUBLICAREA TARIFELOR VAMALE, organ executiv al Uniunii Internaționale pentru Publicarea Tarifelor Vamale, creat la 5 iulie 1890, cu sediul la Bruxelles. Activitatea sa principală constă în publicarea tarifelor vamale în cinci limbi de circulație internațională, editarea unui raport anual și a unei publicații de specialitate. România este membră a acestui organism.

BLACK LIST (LISTĂ NEAGRĂ), 1. Document întocmit de autoritățile portuare sau de guvernele unor state și în care sunt

Înscrise navele suspecte sau indezirabile. Consultarea sa prezintă importanță pentru navositori, deoarece din cuprinsul ei pot descifra gradul de securitate a transporturilor de mărfuri, pentru export sau import care urmează să fie efectuate. 2. Listele care, în unele state, se întocmesc de către organismele financiare sau de promovare a exporturilor pentru informarea exportatorilor asupra bonității unor clienți externi.

BLOCADĂ ECONOMICĂ, formă a agresiunii economice, concretizată într-un ansamblu de măsuri adoptate împotriva unui stat presupunând întreruperea relațiilor comerciale, financiare, tehnologice etc. Comportă folosirea relațiilor economice ca instrument de presiune politică și de aceea constituie o încălcare flagrantă a normelor de drept internațional. De regulă, **B.E.** este o consecință inevitabilă a instituirii blocadei militare. Poate avea și un caracter legitim dacă este instituită ca măsură colectivă în condițiile prevăzute de Carta O.N.U.

BOICOT, mijloc de constrângere internațională presupunând întreruperea relațiilor economice, a comunicațiilor de orice fel (feroviare, maritime, aeriene, poștale etc.), ruperea relațiilor diplomatice cu un stat sau cu un grup de state, precum și aplicarea altor sancțiuni față de respectivul stat, ori față de respectivele state. Carta O.N.U. reglementează dreptul de a institui **B.** ca o prerogativă a Consiliului de Securitate. **B.** poate avea și caracter economic, caz în care se concretizează în refuzul organizat al întreținerii sau promovării oricăror relații economice. **B.** economic poate fi justificat de cauze de ordin militar,

politic, strategic sau de altă natură. Este practicat în anumite cazuri de unele țări și societăți transnaționale urmărind determinarea unui partener să-și revizuiască poziția. **B.** nu se înscrie în legalitatea internațională.

BONIFICAȚIE, reducere a prețului contractual sau sporirea cantitativă a mărfii obiect al contractului în condițiile menținerii prețului curent acordate de regulă de către vânzător cumpărătorului pentru a compensa o facilitate (precum: plata integrală în numerar, majorarea comenzii, prelungirea raportului contractual etc.) făcută de acesta din urmă (adică de către cumpărător).

BONITATE, încredere prezentată de către o persoană fizică sau juridică în momentul solicitării unui credit bancar. Bonitate financiară. Bonitate asigurată de către un solicitant de credit prin documentele economico-financiare prezentate (bilanțul contabil, indicatorii economici etc.).

BOOKING NOTE, sau avizul de angajament, respectiv de rezervare a spațiului de transport necesar pentru expedierea unei cantități determinate de marfă, se folosește de obicei în navigația de linie. Companiile de linie, datorită specificului activității lor, obișnuiesc să înregistreze din vreme, în diferite porturi unde navele lor fac escale, mărfurile ce urmează a fi expediate într-una din cursele următoare. **B.N.** precizează condițiile principale în care se execută transportul, respectiv marfa care face obiectul transportului, cantitatea și modul de prezentare al acesteia la transport, portul de încărcare și de descărcare, numele și adresa expe-

ditorului, numele și adresa destinatarului, condiția de încărcare/descărcare, nivelul navlului etc. După încărcarea mărfii pe navă, navlositorul primește conosamentul, care consfințește condițiile finale și termenii contractului de transport. În practica maritimă internațională avizul de angajament apare și sub denumirea engleză de "berth note". Acest document se utilizează cu precădere în navigația tramp sau în cea de linie care nu lucrează după orare precise. El apare sub forma unei scrisori, adresată de agentul amatorului către navlositor, prin care se confirmă angajarea spațiului necesar și celelalte condiții principale în care urmează să aibă loc transportul respectiv. Pe unul sau mai multe exemplare ale acestei scrisori, navlositorul urmează să semneze de luare la cunoștință. Și acest document trebuie, în mod necesar, să fi acoperit ulterior printr-un conosament.

BROKER, persoană fizică sau juridică care, în numele unui client, se ocupă cu activitatea de intermediere de vânzări și/sau cumpărări de valori mobiliare (acțiuni, obligațiuni) pe piața organizată de capital, de vânzări sau achiziționări de mărfuri, de navlosiri (închirieri de nave) sau de asigurări maritime sau fluviale.

BROKERAJ, este o activitate de intermediere între un amator (proprietar de navă și un navlositor (proprietar de marfă) în vederea angajării spațiului necesar încărcării și transportării acestei mărfi între două sau mai multe porturi. Pentru serviciile pe care le face brokerul (intermediarul) primește din partea amatorilor un comision care este stipulat în Charter Party sub formă de procent care se aplică

asupra navlului mort și a contrastaliilor. Persoana care se ocupă cu această intermediere se numește broker. După natura activităților pe care le îndeplinesc, brokerii se împart în mai multe categorii. În această privință distingem: **a. agenții intermediari de asigurare (insurance brokers)** au un rol intermediar în încheierea asigurărilor și se ocupă cu asigurarea navelor, pe de o parte, și a mărfurilor pe de altă parte, în diferite situații. Aceștia studiază condițiile în care se încheie asigurarea maritimă, precum și condițiile de stabilire a primei de asigurare. Brokerii de asigurare pot semna polița de asigurare în numele asigurătorului. Pentru serviciile prestate, brokerii de asigurare sunt remunerați de regulă de către asigurător, printr-un comision acordat. **b. agenții intermediari de vânzări nave (brokers for the sale of ships)** au un rol intermediar în vânzarea de nave. Brokerii care se ocupă cu vânzarea de nave sunt remunerați printr-un comision de brokeraj. **c. agenții intermediari de încărcare (loading brokers)** se ocupă de toate operațiunile legate de încărcarea mărfurilor la bord. Brokerii de încărcare au rol intermediar între încărcător sau navlositor și amator. Acești intermediari prestează servicii, în general, în transporturile cu navele de linie, deoarece ei anunță în publicațiile maritime data de plecare a navelor și supraveghează aducerea mărfurilor lângă navă, ocupându-se chiar și de stivuirea acestora. Brokerii de încărcare sunt remunerați cu un comision special pentru contractarea navlului, încărcarea mărfurilor și agenturarea navei. **d. agenții de navlosiri (chartering brokers)** au rol

intermediar în încheierea contractelor de navlosire. Aceștia pot lucra fie pentru un navlositor (charter's brokers), ocupându-se de procurarea de capacități de transport, fie pentru un armator (owner's brokers), ocupându-se de procurarea de navluri. Contractul de navlosire se încheie de obicei între brokerul armatorului și brokerul navlositorului, fiecare acționând în numele uneia sau celeilalte părți contractante.

BRUTTO, în total fără a se scădea taxa, cheltuielile, impozitele etc. Greutate brută. Greutate care include atât greutatea mărfii cât și cea a ambalajului.

BULETIN DE ANALIZĂ, document care însoțește certificatul de calitate al unui produs alimentar, chimic sau medicamentos și care detaliază caracteristicile chimice, mecanice și organoleptice ale produsului.

BULETIN DE MESAGERIE, document ce însoțește mărfurile sub formă de colete de maximum 100 kg transportate pe cale ferată cu vagoane speciale atașate la trenurile (personale, accelerate, rapide) destinate transportului de persoane. Documentul se completează de persoana care predă mărfurile, în cinci exemplare, din care: exemplarul de serviciu însoțește transportul până la destinație, iar apoi se predă la regională; copia se reține la stația de expediție, avizul și adeverința de primire însoțește transportul și se reține la stația de destinație; duplicatul se înmânează predătorului și unicatul însoțește transportul și se înmânează destinatarului.

BUNĂ-CREDINȚĂ, 1. Convingerea posesorului că are asupra lucrului posedat un drept de proprietate dobândit în baza unui titlu translativ de proprietate, a cărui neva-

labilitate o ignoră. Prin ipoteză, titlul lui nu este valabil, deoarece dacă ar fi valabil, posesorul n-ar fi un simplu posesor, ci un adevărat proprietar. Ignoranța posesorului privitoare la nevalabilitatea titlului său constituie o eroare, iar această eroare reprezintă fundamentul convingerii sale. Este irelevant dacă această eroare este de fapt sau de drept. 2. Cerință legală în domeniul executării contractelor, potrivit căreia părțile contractante trebuie să-și îndeplinească obligațiile asumate astfel încât efectele contractului să corespundă în cel mai înalt grad voinței lor reale, în concordanță cu legea. 3. Convingere a persoanei care construiește, plantează sau face alte lucrări pe un teren, că este proprietar al acelui teren. 4. Convingerea pe care o are, la încheierea căsătoriei, unul dintre soți (sau amândoi) că aceasta este valabilă, ignorând cauza nulității ei. 5 Criteriu de importanță majoră de interpretare a contractelor de comerț internațional. Asemenea contract se interpretează potrivit principiilor de **B.C.** și de loialitate care trebuie să existe în relațiile comerciale internaționale. Convenția Națiunilor Unite asupra contractelor de vânzare internațională de mărfuri prevede că pentru interpretarea ei se va ține seama de cerința de a se asigura respectul **B.C.** în comerțul internațional; regula astfel enunțată este esențială atât pentru interpretarea, cât și pentru executarea contractelor de comerț internațional. Numeroasele legi naționale atribuie **B.C.** rolul de criteriu de interpretare și de executare a contractelor (Codul civil român, Codul civil german, **B.G.B.**, Codul comercial uniform din S.U.A. etc.); acest criteriu este recunoscut și aplicat pe scară

largă în practica internațională comercială. Conținutul **B.C.** în relațiile comerciale internaționale poate fi diferit de acela ce este specific acestei noțiuni în dreptul intern. Astfel, se consideră a fi un aspect al **B.C.** respectarea uzanțelor comerciale istoricite și admise în ramura de activitate de care este legat contractul interpretat. **B.C.** se exprimă, de asemenea, și prin loialitatea care trebuie să existe în relațiile comerciale internaționale; loialitatea constituie o aplicație a principiului de **B.C.** în lumea afacerilor comerciale, idee care, spre exemplu, a primit consacrare expresă în Codul Comercial Uniform al S.U.A. în următoarea formulare: "buna credință a comercianților înseamnă respectarea în fapt, onestitatea și observarea unui grad rezonabil de loialitate comercială". Se are în vedere nu orice loialitate, ci numai aceea care *trebuie să existe* în relațiile comerciale internaționale, deoarece această formulă este suficient de cuprinzătoare pentru a permite să se ia în considerare și interesul dezvoltării armonioase a comerțului internațional între țările dezvoltate și țările în curs de dezvoltare, ceea ce ar corespunde principiilor noii ordini economice internaționale.

BUNURI IMOBILE, lucruri care au o așezare fixă, stabilă, care nu pot fi mutate dintr-un loc în altul fără să-și piardă destinația inițială sau identitatea și care sunt imobile prin natura lor, prin destinația lor sau prin obiectul la care se aplică. În legislația internațională, expresia **B.I.** sau proprietății imobiliare are înțelesul care este atribuit de legislația statului contractant al unui acord internațional, stat în care proprietățile în cauză sunt situate.

Expresia include în orice caz accesoriile proprietății imobiliare, inventarul viu și echipamentul utilizat în agricultură și exploatarea forestiere, drepturile asupra cărora se aplică prevederile dreptului comun cu privire la proprietatea funciară, uzufructul proprietăților imobiliare și drepturile la rente variabile sau fixe pentru exploatarea sau concesionarea exploatarea zăcămintelor, mineralelor, izvoarelor și altor surse naturale; navele, vapoarele, aeronavele, vehiculele feroviare sau rutiere nu sunt considerate proprietăți imobiliare. În cazul convențiilor pentru evitarea dublei impunerii și prevenirea evaziunii fiscale cu privire la impozitele pe venit și pe capital, veniturile realizate de un rezident al unui stat contractant din proprietăți imobiliare (inclusiv veniturile din agricultură sau din exploatarea forestiere) situate în celălalt stat contractant, pot fi impuse și în celălalt stat. Impozitarea se aplică veniturilor obținute din exploatarea directă, din închirierea sau din folosirea în orice altă formă a proprietății imobiliare. Se aplică, de asemenea, veniturilor provenind din proprietăți imobiliare ale unei întreprinderi și veniturilor din proprietăți imobiliare utilizate pentru exercitarea unei profesii independente. Când deținerea în proprietate de acțiuni sau de alte drepturi de participare la capitalul unei societăți dă proprietarului unor astfel de acțiuni dreptul să folosească proprietățile imobiliare deținute de societate, venitul din utilizarea directă, închirierea sau folosirea în orice altă formă a unui asemenea drept de folosire poate fi impus în statul contractant în care sunt situate proprietățile imobiliare. În legislația noastră internă, regimul juridic aplicabil **B.I.** pre-

zintă următoarele particularități: tulburarea posesiei unui lucru imobil este sancționată prin intermediul acțiunilor posesorii; prin dispoziția imperativă a legii se stabilește că înstrăinarea, pentru a fi valabilă, trebuie făcută în forma înscrisului autentic; înstrăinarea sau grevarea unor construcții bun comun al soților în timpul căsătoriei se poate face valabil de către unul dintre soți numai cu consimțământul expres al celuilalt soț; acțiunea în justiție referitoare la un bun imobil având un caracter real se întentează la instanța locului unde se află **B.I.**; înstrăinarea unor asemenea bunuri este supusă formelor de publicitate imobiliară (după caz, înscrierea în registrele de inscripții și transcripții sau întabulări în

cartea funciară); executarea silită asupra imobilului este câmuită de reguli speciale, deosebite de acelea aplicabile mobilelor; numai imobilele pot fi ipotecate sau uzucapate.

BUNURI PERICULOASE, articole/ substanțe capabile să pună în pericol sănătatea siguranța sau proprietatea când sunt transportate pe calea aerului și care sunt clasificate ca atare în Regulamentele IATA Bunuri Periculoase.

BURSE DE ASIGURĂRI, burse care se ocupă de tranzacții privind asigurările maritime și fluviale ale mărfurilor transportate de nave. În comerțul internațional este cunoscută bursa de asigurări navale "Lloyd's" din Londra.

C

C & M, care and maintenance, pază și întreținere (la navă).

C & N, ships' control and navigation, controlul navelor și navigației.

C & R, construction and repairs, construcții și reparații.

C. AND F. (COST AND FREIGHT – COST ȘI NAVLU), condiție de livrare reglementată atât de INCOTERMS 1953, cât și de RAFTD 1941, particularizând o varietate a vânzării C.I.F. (C.A.F.) care se distinge prin aceea că în prețul forfetar al mărfii nu este inclusă și prima de asigurare a mărfii pe timpul transportului. Ca umare, în acest caz vânzătorul nu este ținut să-i procure cumpărătorului o poliță de asigurare. Conform RAFTD 1941, în ipoteza vânzării cu clauza **C. and F.**, ca și în aceea a vânzării cu clauza C.I.F., este necesar ca părțile contractante să fie de acord, la data perfectării contractului, cu privire la următoarele aspecte: a) în sarcina cui cade plata spezelor de cântărire și de verificare, precum și a altor cheltuieli diverse; b) cantitatea de marfă ce urmează să fie îmbarcată pe fiecare navă, luându-se în considerare posibilitatea cumpărătorului de a face preluarea mărfii

la sosire și de a descărca nava cu care aceasta a fost transportată, spre a se încadra în limita răgazului (*free time*) admis în portul de destinație; c) faptul dacă cheltuielile pentru facturile consulare și certificatele de origine cad în sarcina cumpărătorului (așa cum în mod obișnuit sunt interpretate condițiile **C. and F.** și C.I.F.), fiind debitate separat, sau asemenea cheltuieli sunt incluse de vânzător în prețul mărfii; părțile trebuie să stabilească deci, de la început, dacă aceste cheltuieli constituie o fracțiune de preț sau urmează să fie facturate separat de către cumpărător; d) stabilirea precisă a punctului final de destinație, spre a fi cunoscut cu exactitate de ambele părți (în eventualitatea că nava descarcă într-un alt port decât acela al destinației efective a mărfurilor); e) modul de plată a navlului: de regulă vânzătorul este obligat să plătească anticipat navlul maritim, dar uneori îmbarcările se fac cu navlu dedus (*freight collect*), caz în care valoarea navlului se scade din factura eliberată de vânzător, în absența unui acord prealabil al părților în această privință pot surveni neînțelegeri, ca umare a fluctuațiilor de valoare, fluctuații de matură să influențeze costul real al

transportului, precum și cu referire la spezele de dobânzi care sunt susceptibile să mărească valoarea scrisorii de credit; în toate cazurile când vânzătorul nu a convenit în prealabil cu cumpărătorul ca îmbarcarea mărfurilor să poată fi făcută cu navlu dedus (*freight collect*), el este obligat să plătească anticipat navlul maritim; f) admiterea de către cumpărător a faptului că nu este îndreptățit să insiste pentru verificarea mărfurilor mai înainte de acceptarea documentelor; cumpărătorului nu-i este îngăduit să refuze primirea documentelor atunci când vânzătorul, procedând cu diligența uzuală, i le-a trimis pe căile normale; g) includerea spezelor de dobânzi în calculul prețului; aceste speze pot fi prevăzute printr-o mențiune distinctă, inserată în cuprinsul contractului C.I.F., numai dacă părțile au convenit anume și în prealabil ca ele să rămână exterioare prețului; h) cu referire la asigurare, în cadrul vânzării C.I.F. se cere ca părțile contractante să-și exprime în mod neîndoelnic acordul lor de voință asupra următoarelor aspecte: 1) natura asigurării maritime, în măsura în care această asigurare ar urma să fie o asigurare W.A. (*with average* – cu avarie) sau F.P.A. (*free of particular average* – fără avarie particulară, precum și orice altă asigurări pentru riscuri speciale care sunt acoperite în anumite operații comerciale specifice sau împotriva cărora cumpărătorul poate să dorească o protecție individuală; fac parte din categoria riscurilor speciale ce trebuie luate în considerare, vânzătorul și cumpărătorul umând să cadă de acord în privința lor: furtul, sustragerea, scurgerea, spargerea, sudația, contactul cu alte încărcături și alte particularități comerciale deosebite; 2) valoarea asigurată; acordul

dintre vânzător și cumpărător în această problemă prezintă importanță practică deoarece mărfurile contribuie la avaria comună pe baza anumitor criterii de evaluare, care diferă de la o categorie de operații comerciale la alta.

C. OF G.H., CAPE OF GOOD HOPE, Capul Bunei Speranțe.

C.A.F. (COÛT, ASSURANCE, FRET – COST, ASIGURARE, NAVLU), formulă care, în terminologia franceză, desemnează aceeași specie de vânzare ca și formula C.I.F. (cost, insurance, freight) în terminologia engleză.

C.AND F. v. condiții de livrare.

C.B. & H, Continent between Bordeaux and Hamburg, ruta continent, de la Bordeaux la Hamburg.

C.C.T., cubic capacity tonnage, capacitate cubică (a navei).

C.F.C., Consolidated Freight Classification, Clasificarea centralizatoare a navlurilor.

C.H. & H, Continent between Le Havre and Hamburg, ruta Continent, de la Le Havre la Hamburg.

C.I.F. (COST, INSURANCE, FREIGHT – COST, ASIGURARE, NAVLU), formulă ce desemnează, potrivit regulilor INCOTERMS 1953, acea varietate de vânzare care se distinge prin faptul că în prețul mărfii, constând dintr-o sumă forfetară, se cuprind în mod indivizibil prețul mărfii, prima de asigurare și navlul. Vânzarea C.I.F., la fel ca și vânzarea F.O.B., este o vânzare la plecare, implicând obligații reciproce specifice pentru contractanți.

Astfel, în ce-l privește pe vânzător, acestuia îi revin următoarele îndatoriri principale: a) să livreze marfa respectând condițiile prevăzute în contract și să predea cumpărătorului toate documentele convenite cu acesta; b) să asigure pentru transportul mărfii, în condiții uzuale și pe cheltuiala sa, o navă maritimă de tip curent (excluzându-se velierele), utilizată pentru transportarea mărfurilor de genul acelor care formează obiectul contractului; să plătească costul navlului pe ruta uzuală, până la portul de destinație convenit, ca și toate spezele de descărcare percepute de societățile de navigație cu linie regulată, în momentul în care sunt expediate mărfurile din portul de încărcare; c) să procure, pe riscul și pe cheltuiala sa, licențele de export și autorizațiile legale necesare pentru exportul mărfii respective; d) să efectueze încărcarea mărfii la bordul navei, în portul de încărcare, pe cheltuiala sa, la data sau în termenul convenit; atunci când nu a fost fixată o dată sau un termen rezonabil, trebuie să notifice imediat cumpărătorului că mărfurile au fost încărcate la bordul navei; e) să procure, pe cheltuiala sa, o poliță de asigurare maritimă cu caracter transferabil, împotriva riscurilor aferente transportului stipulat în contract; contractarea asigurării transportului trebuie făcută cu asigurători (societăți de asigurare) care se bucură de o bună reputație; în general asigurarea este cea obișnuită, și anume F.P.A. (*free on particular average*), adică aceea care nu implică răspunderea asigurătorului pentru avariile speciale (riscurile speciale); pentru riscuri de război, vânzătorul trebuie să asigure marfa dacă i-o cere cumpărătorul, pe

cheltuiala căruia, de altfel, se și contractează o atare asigurare; f) să suporte riscurile mărfurilor până la momentul în care acestea din urmă au trecut efectiv balustrada navei, în portul de încărcare; această obligație revine însă, cel puțin în parte, cumpărătorului, în ipoteza că și-a rezervat un termen pentru încărcarea mărfurilor și/sau dreptul de a alege portul de destinație, deoarece într-o atare ipoteză, dacă el (adică cumpărătorul) nu dă din timp instrucțiunile necesare, îi va reveni lui îndatorirea de a suporta toate cheltuielile suplimentare ivite dintr-o atare cauză, precum și riscurile mărfii de la data expirării termenului convenit pentru încărcare, cu condiția ca mărfurile respective să fi fost în prealabil destinate contractului (adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod ca făcând obiectul aceluși contract); g) să predea cumpărătorului neîntârziat un conosament curat și negociabil pentru portul de destinație convenit, ca și factura mărfii încărcate și polița de asigurare; atunci când aceasta din urmă nu a fost încă eliberată în momentul expedierii celorlalte documente, urmează a fi remis un certificat de asigurare susceptibil să ofere purtătorului aceleași drepturi, ca și însăși polița; cât privește conosamentul, acesta trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: să se refere la marfa vândută, să fie eliberat în intervalul de timp convenit pentru încărcare, să prevadă, prin andosare ori în alt mod, livrarea mărfurilor la ordinul cumpărătorului sau al reprezentantului indicat de cumpărător, să fie "joc complet", "la bord" sau "încărcat", ori să fie "primit spre încărcare" andosat în prealabil de societatea de

navigație confirmând că mărfurile sunt la bord; să procure pe cheltuiala sa ambalajul uzual al mărfii livrate, afară numai dacă uzanțele comerciale prevăd încărcarea acesteia fără ambalaj; i) să achite costul operațiilor de control (privind calitatea, dimensiunile, greutatea, numărul) care sunt necesare în vederea încărcării ei; j) să plătească impozitele și taxele privitoare la marfă, care se percep până în momentul încărcării acesteia; să suporte orice taxe, impozite sau speze referitoare la export, precum și costul tuturor formalităților ce trebuie îndeplinite în vederea exportului; k) să procure, la cererea și pe cheltuiala cumpărătorului, certificatul de origine și factura consulară; l) să dea cumpărătorului concursul necesar în vederea obținerii oricăror documente întocmite în țara unde se face încărcătura și/sau de origine, și care ar servi acestuia pentru importul mărfii în țara de destinație. La rândul său, cumpărătorul are și el mai multe obligații importante, precum: de a primi documentele care-i sunt prezentate de vânzător (dacă acestea sunt conforme cu contractul) și de a achita prețul stabilit prin contract; de a prelua mărfurile în portul de destinație și de a plăti toate cheltuielile și spezele (mai puțin navlul și asigurarea maritimă) privind marfa transportată pe întregul parcurs până la portul de destinație, precum și cheltuielile de descărcare, inclusiv spezele de alimbare și de cheiaj, cu excepția situației în care asemenea cheltuieli și speze au fost percepute de societatea de navigație o dată cu achitarea navlului, ori au fost incluse în navlu (obligația de a suporta cheltuielile de descărcare, inclusiv spezele

de alimbare și de cheiaj revine vânzătorului în cazul vânzării *C.I.F. landed*); de a suporta riscurile mărfii începând cu momentul în care aceasta a fost trecută peste balustrada vasului în portul de încărcare; de a suporta cheltuielile suplimentare ivite ca urmare a faptului că nu a dat din timp instrucțiunile necesare, în cazul în care și-a rezervat un termen pentru încărcarea mărfii și/sau dreptul de a alege portul de destinație, și de a suporta riscurile mărfii de la data expirării termenului convenit pentru încărcare, dacă marfa a fost în prealabil destinată contractului (fiind pusă deoparte și individualizată într-un mod de natură să indice că ea formează obiectul acelui contract); de a plăti cheltuielile și spezele necesitate de procurarea certificatului de origine și a documentelor consulare; de a achita cheltuielile și spezele ocazionate de obținerea oricăror documente întocmite în țara unde se face încărcarea și/sau de origine, solicitate de el pentru importul mărfii respective în țara de destinație, ori eventual pentru tranzitarea ie prin altă țară; de a suporta taxele vamale, precum și orice alte taxe ori impozite care se cer plătite în momentul importului sau în legătură cu el; de a procura pe riscul și pe cheltuiala sa licențele de import, ca și autorizațiile necesare prevăzute de legislația țării de destinație ca fiind necesare pentru importarea acelei mărfi. În terminologia R.A.F.T.D. 1941, *C.I.F.* primește o semnificație similară: *cost, insurance, freight; named point of destination*, ceea ce exprimă ideea că în prețul cotate de vânzător se include costul mărfii obiect al contractului, asigurarea maritimă și orice cheltuieli de trans-

port până la punctul de destinație. Potrivit regulilor aici cuprinse, vânzătorului îi revin următoarele obligații principale: să plătească cheltuielile de transport până la punctul de destinație fixat; să achite taxele de export, precum și alte speze care ar fi datorate la export; să procure și să achite asigurarea maritimă; să procure, în condițiile existente pe piața vânzătorului, asigurarea pentru riscul de război, pe cheltuiala cumpărătorului, cu excepția cazului în care vânzătorul a convenit cu acesta din urmă ca procurarea acoperirii pentru riscul de război să cadă în sarcina lui; să obțină și să expedieze neîntârziat cumpărătorului (ori agentului acestuia) conosamentul curat, până la punctul de destinație stabilit, și tot astfel să procure și să expedieze cumpărătorului polița de asigurare sau certificatul de asigurare negociabil; să ofere, dacă are posibilitatea, un conosament maritim de mărfuri permise pentru încărcare, dar încă neîncărcate (*received-for-shipment ocean bill of lading*) și să răspundă pentru pierderi și/sau daune până în momentul livrării mărfii în custodia transportului maritim; să răspundă pentru pierderi și daune până la momentul livrării mărfii la bordul navei, ori de câte ori se cere un conosament maritim de mărfuri încărcate la bord (*on board ocean bill of lading*); să procure la cererea și pe cheltuiala cumpărătorului orice documente (de exemplu, certificate de origine, facturi consulare etc) a căror întocmire se face în țara de origine sau în aceea de îmbarcare, ori în ambele, solicitate de cumpărător pentru importul mărfurilor în țara de destinație, cât și pentru tranzitarea lor prin altă țară. La rândul său, cumpărătorul are, conform

R.A.F.T.D. 1941, un set de obligații, și anume; să accepte documentele care îi sunt prezentate de vânzător; să primească mărfurile la sosire, să conducă și să plătească eventualele deplasări subsecvente ale acestora, respectând clauzele și termenele prevăzute în conosament, precum și să plătească cheltuielile aferente sonii și descărcării mărfii la punctul de destinație stabilit; să plătească asigurarea pentru riscurile de război procurată de el; să răspundă pentru pierderi și/sau daune, vizând mărfurile începând cu momentul și din locul la care au încetat obligațiile vânzătorului; să suporte costul certificatelor de origine, al facturilor consulare, precum și al celorlalte documente întocmite în țara de origine sau în aceea de îmbarcare, ori în ambele țări, susceptibile de a fi cerute pentru importul mărfii respective în țara de destinație, ori pentru tranzitarea ei printr-o altă țară. Sin. C.A.F. (*coût, assurance, fret*).

C.I.F. LANDED, specie de vânzare C.I.F. care se distinge prin aceea că la elementele caracteristice unei asemenea vânzări se adaugă costul descărcării mărfurilor în portul de destinație convenit, care se suportă de către vânzător. Cum însă conceptul de "cheltuieli de descărcare" este susceptibil să cuprindă în sfera sa o mare varietate de cheltuieli greu determinabile la data încheierii contractului, părțile evită, de regulă, să adopte în contractul lor această condiție de livrare, preferând, din spirit de prudență, să adopte o condiție de livrare care să permită o mai precisă determinare a întinderii obligațiilor lor, chiar în momentul încheierii contractului.

CABINĂ, compartiment unde sunt instalate locurile pasagerilor.

CABLIER, navă specială echipată cu aparatură și instalații specifice transportului și montării de cabluri (electrice sau telecomunicații) submarine (subacvatice).

CABOTAJ, termen prin care se desemnează transportul aerian și maritim, de-a lungul coastelor la maximum 100 de mile distanță spre larg. Poate fi național, când transportul se efectuează între porturile aceleiași țări, și internațional, când transportul se desfășoară între porturi aparținând unor țări diferite. Se distinge de asemenea între micul **C.**, care se realizează între porturile aceleiași țări situate în același bazin maritim (de exemplu, Constanța-Mangalia; Veneția-Napoli) și marele **C.**, care se realizează între porturile aceleiași țări situate în mări sau oceane diferite (de pildă: Los Angeles – New York; Boston – New Orleans). Până la apariția uniunilor vamale ființa regula potrivit căreia **C.** este navigație maritimă, fluvială și aeriană între porturile și aeroporturile aflate pe teritoriul național al aceluiași stat. După constituirea uniunilor vamale, **C.** internațional se desfășoară între porturile și aeroporturile aparținând statelor făcând parte din aceeași uniune vamală (cum sunt bunăoară țările Beneluxului). De regulă **C.** este rezervat navelor și aeronavelor naționale. Navele și aeronavele străine pot efectua transportul numai pe baza unei autorizații speciale, eliberate de autoritățile statului al cărui teritoriu este traversat de acesta. În toate cazurile transportul de marfă prin **C.** necesită un permis eliberat de vama țării în cauză.

CABOTIER, navă ușoară comercială de mic tonaj având o zonă limitată de navigație.

CADRUL DE PRINDERE (SPREDER), structura care permite prinderea unei UTI, fie prin înzăvorarea la partea superioară, fie prin brațe telescopice care o prind din partea de jos.

CALĂ, un spațiu delimitat de tavan, podea, pereți despărțitori folosit pentru transportul mărfii.

CALEA FERATĂ, transportatori feroviani autorizați să efectueze transport public pe căile ferate din România.

CAMBIE DE COMPLEZENȚĂ, cambie semnată de o persoană ce nu are față de cel pentru care își dă semnătura vreo obligație civilă sau comercială, rezultând din vânzarea de mărfuri, prestarea de servicii, împrumutul unei sume de bani, voința de a-i deschide credit etc. Persoana care se obligă pe această cale consimte să semneze cambia numai pentru a face un serviciu celui pentru care semnează acceptând cambia și riscând astfel să fie obligată de a o plăti la scadență. **C.C.** nu are proviziune (acoperire), iar persoana ce consimte o atare operație se dă drept debitor (debitor aparent) al trăgătorului, în speranța că nu va ajunge în situația să plătească în locul acestuia.

CAMBUZĂ, magazie de alimente existentă la bordul unei nave, amenajată într-un loc ferit de umezeală și cu temperatură constantă.

CANAL MARITIM INTERNAȚIONAL, arteră pentru navigația maritimă internațională, construită pe teritoriul unuia sau mai multor state prin săparea unei albie în

scopul asigurării comunicației și al scurtării distanțelor de transport între două mări sau oceane sau între un fluviu și o mare. Prin regimul lor juridic special, C.M.I. asigură navigația pentru navele tuturor statelor riverane și neriverane, în condițiile respectării regulamentelor lor de exploatare. Regimul C.M.I. se stabilește fie unilateral de către statul pe teritoriul căruia se află, fie prin convenții internaționale bi sau multilaterale. În prezent, există cinci C.M.I.: Kiel, Panama, Corint, Suez, Dunăre-Marea Neagră. Canalul Suez este cel mai lung canal fără ecluze din lume (195 km) asigurând comunicația între Marea Mediterană (Port Said) și Oceanul Indian prin Marea Roșie (Bur Tawfiq). Aceasta permite navelor să evite ruta ocolitoare de la Capul Bunei Speranțe scurtând distanțele de transport cu 17-66 % iar consumul de combustibil cu 25-50 %. După realizarea primei etape a proiectului de lărgire și modernizare (1980) prin canal pot circula nave încărcate până la 150000 tdw și în balast până la 370000 tdw, pescajul maxim admis fiind de 53 picioare (aprox. 16 m). Canalul Panama asigură comunicația dintre Oceanele Atlantic (portul Colon) și Pacific (portul Ciudad de Panama) având o lungime de 81 km și 3 ecluze duble în trepte. Distanța parcursă prin canal de navele care pornesc din porturile europene spre cele de pe coasta de vest a Americilor este cu circa 5000 mile mai scurtă față de ruta ocolitoare pe la Capul Horn. Prin canal pot tranzita nave cu încărcătură de până la 65000 tdw. Canalul Kiel asigură legătura dintre Marea Nordului (portul Brunsbittel) și Marea Baltică (portul Kiel) navele evitând traseul ocolitor

și foarte dificil prin strâmtonile daneze. Are o lungime de 98 km, două ecluze duble la capete și asigură tranzitul navelor cu pescaje de până la 7,8 m. Canalul Corint asigură comunicația dintre golfulurile Saronic (Marea Egee) și Corint (Marea Ionică) scurtând distanțele spre porturile de la Marea Adriatică. Are o lungime de aproximativ 5,5 km, adâncimea între 21-76 m, nu are ecluze și, datorită faptului că este îngust, fiind tăiat în stâncă, nu permite navigația în ambele sensuri în același timp a navelor. Canalul Dunăre-Marea Neagră. Construit pe teritoriul României de către statul român, pe o lungime de 64,2 km, între Cemavodă și Agigea, canalul face parte dintr-un complex de navigație care include, pe lângă calea de transport, porturile Cemavodă, Medgidia și Basarabi, dispunând în total de 61 dane de așteptare și operare, acvatorii (43 ha) platforme portuare (36 ha) precum și portul Constanța Sud care se va număra printre marile porturi maritime europene. Pe canal pot circula convoaie de barje cu capacitatea de 18000 tone fiecare și nave de 5000 tdw acestea parcurgând o distanță de 400 km mai scurtă față de ruta ocolitoare pe la Sulina. Canalul asigură extinderea irigațiilor, înlesnește alimentarea cu apă potabilă și industrială a localităților riverane, reprezentând în același timp un obiectiv de atracție turistică. Situat în Dobrogea, canalul Dunăre-Marea Neagră se află sub suveranitatea și jurisdicția exclusivă a statului român, fiind deschis navigației pentru navele de transport de mărfuri și călători ale tuturor statelor, în condițiile stabilite de legislația României. Canalul amplifică rolul Dunării ca o cale de

transport și legătură cu marea pentru un număr însemnat de țări din Europa Centrală și Răsăriteană.

CANCELLING v. reziliere.

CAP DE LINIE, locul în care se asigură cazarea personalului de bord pe timpul nopții, parcare și paza autobuzului (în perioada de staționare între sosirea din cursa de ducere și plecarea în cursa de înapoiere).

CAPACITATE DE TRANSPORT, greutate sau volum ale încărcăturii unui anumit mijloc de transport care poate asigura deplasarea în condiții de siguranță la destinație. La navele comerciale **C.T.** este dată de capacitatea dead-weight pentru marfă exprimată în tone, de capacitatea volumetrică exprimată de obicei în picioare cubice (100 picioare cubice = 2,83 m³) sau de numărul de pasageri (la navele de călători). Capacitatea volumetrică a aceleiași nave poate varia în funcție de felul mărfurilor (generale sau în vrac). Capacitatea pentru mărfuri generale se calculează pentru fiecare hambar, pe baza lungimii, a lățimii între fețele interioare ale coastelor opuse și a înălțimii de la pardoseală până la marginea inferioară a traverselor. Este mai mică cu circa 10 % decât capacitatea pentru mărfuri în vrac, aceasta din urmă incluzând și spațiile dintre coaste și traverse. În cazul vagoanelor și autocamioanelor **C.T.** reprezintă tonajul nominal al acestora, iar în cazul aeronavelor, **C.T.** este exprimată în numărul de pasageri (în cazul aeronavelor de călători) sau în tone (în cazul aeronavelor pentru mărfuri).

CARANTINĂ, ansamblu de măsuri profilactice adoptate de organele sanitare ale unui port, aeroport sau punct de frontieră terestru față de mijloacele de transport și persoanele ce sosesc din localități străine în care s-au semnalat boli contagioase. Navele cu echipaje și mărfuri suspecte de a fi contaminate ancorează în locuri special amenajate, în afara căilor obișnuite de navigație, marcate cu geamanduri de culoare galbenă, și sunt obligate ca pe durata staționării în **C.** să arboreze un pavilion galben. În perioada de **C.** nava poate fi supusă dezinfectării sau observării permanente a stării sănătății echipajului și eventualilor pasageri aflați la bord, iar mărfurile sunt dezinfectate înainte de descărcare. Procedura izolării mijloacelor de transport și a persoanelor sosite pe calea aerului sau terestră prezintă anumite particularități corespunzător reglementărilor sanitare naționale și a celor standardizate prin normele Organizației Mondiale a Sănătății. Măsuri de **C.** sunt luate și la punctele internaționale de frontieră sau pe aeroporturi internaționale, autoritățile sanitare putând decide în cazuri excepționale suspendarea temporară a traficului.

CĂRĂUȘ, persoană care își ia însărcinarea să transporte sau să facă să se transporte călători, mărfuri și alte bunuri.

CARGO PLAN, schiță a așezării mărfurilor pe navă, necesară pentru încărcarea/ descărcarea operativă a mărfurilor, urmărind o stabilitate perfectă a navei și o folosire judicioasă a spațiilor acesteia. Există: a) un plan provizoriu de încărcare (loading plan) întocmit de comandant înaintea începerii încărcării pe baza listelor de încărcare prezentate de încărcător

(cargo lists); b) planul definitiv al încărcării (stowage plan) întocmit de comandant împreună cu reprezentanții încărcătorilor, pe parcursul operațiunilor de încărcare, între cele două planuri pot apărea deosebiri legate în principal de dreptul comandantului de a face unele modificări pe parcurs, privind așezarea mărfurilor pe navă pentru a asigura navigabilitatea navei, siguranța mărfurilor și echipajului. La mărfurile în vrac sau la cele generale ambalate în colete uniforme, cele două planuri de regulă coincid. La distribuirea mărfurilor pe magazine, trebuie să se țină seama de mai multe considerente, printre care menționăm pe cele mai importante: **natura mărfurilor.** - O serie de mărfuri alimentare, de pildă, nu trebuie transportate ia un ioc unele cu altele (untul sau brânzeturile, alături de peștele afumat etc.). În general, mărfurile care emană mirosuri specifice, nu se recomandă să fie amestecate. Produsele petroliere trebuie amplasate întotdeauna departe de sala mașinilor și căldările navei, de locurile prea calde, de magazinele de provizii și cabinele echipajelor și în nici un caz sub acestea. În cazul mărfurilor care se încing ușor (cerealele), se va ține seama de condițiile asigurării unei bune ventilări pe tot parcursul transportului. La mărfurile perisabile, condițiile de ventilație, refrigerare sau congelare constituie factorul hotărâtor al amplasării acestora pe magazine etc. Stivuirea mărfurilor pe punte se va face numai în cazuri extreme și cu acordul expres al navlositorului, care-și asumă riscurile unei asemenea stivuirii. Răspunderea armatorului în caz de avariere a mărfurilor nu poate fi invocată decât pentru

mărfurile stivuite sub punte. În general, stivuirea mărfurilor pe punte se face în următoarele situații: - când toate spațiile închise ale navei au fost pe deplin folosite, dar nava poate transporta o greutate mai mare decât cea a mărfurilor încărcate; - când este vorba de mărfuri cu gabarite mari, care nu au loc în hambarele navei (rulouri compresoare, vagoane excavatoare etc); - când marfa nu poate fi încărcată în hambare din cauza incompatibilității ei cu celelalte mărfuri (unele mărfuri periculoase, cum ar fi acizii chimici etc). Mărfurile stivuite pe punte trebuie așezate în așa fel încât să permită lucrul concomitent la toate hambarele navei. **Raportul dintre greutate și volumul acestora.** - Pe baza indicilor de stivuire ai mărfurilor care fac obiectul încărcării, se va urmări realizarea unei proporții judicioase a mărfurilor grele, cu volum mic și a celor ușoare, cu volum mare, astfel încât să fie utilizat la maximum tonajul deadweight al navei, cât și tonajul registru net, și să fie evitate pe cât posibil spațiile moarte (broken spaces) pentru care armatorul percepe, oricum, navlu. Indicii de stivuire a mărfurilor depind de greutatea specifică a acestora, de natura lor (unele mărfuri au nevoie de spații mai mari de aerisire, altele - de spații mai mici, iar altele pot să nu necesite deloc asemenea spații), de felul și forma ambalajului etc. În general, mărfurile ambalate ocupă spații mai mari în medie cu 10%-12% în comparație cu mărfurile în vrac. De asemenea, greutatea mărfurilor pe hambare trebuie repartizată cât mai uniform în plan longitudinal și transversal, pentru a nu suprasolicita rezistența navei pe anumite porțiuni și a asi-

gura o stabilitate și o asietă normală, pe toată durata voiajului. Trebuie amintit că pe lângă greutatea/volum mărfurilor, pe parcursul operării, având în vedere și configurația navei, apar în mod inevitabil și spații goale sau moarte la o navă, prin documentația sa se prezintă două feluri de capacități volumetrice, respectiv pentru mărfurile împachetate (bale) și mărfurile neambalate (vrac). **Dimensiunile coletelor și felul ambalajelor.** - Regula care trebuie respectată în acest sens este că mărfurile grele trebuie așezate la baza hambare, iar cele ușoare - deasupra, după cum mărfurile în ambalaje rezistente trebuie așezate la baza hambarelor, iar cele ușoare - deasupra, după cum mărfurile în ambalaje rezistente trebuie așezate la marginea magaziiilor, pentru a putea rezista presiunilor laterale, iar cele în ambalaje mai fragile - la mijlocul acestora. De asemenea, mărfurile care implică o manipulare mai greoaie și care necesită un timp mai îndelungat, trebuie repartizate în magazinele mai mici, în compartimente separate, pentru a nu incomoda operațiunile la celelalte mărfuri. **Rotația porturilor, respectiv ordinea porturilor de escală.** - Mărfurile care sunt destinate primului port de escală trebuie să se afle cât mai aproape de gunile magaziiilor, în așa fel încât descărcarea acestora să nu aducă prejudicii mărfurilor care au ca destinație următoarele porturi. În acest sens se recomandă colorarea cargo-planului, fiecărei culori în parte corespunzându-i un anumit port de destinație. De asemenea, se poate folosi marca de port (port mark) care are drept scop să individualizeze partizile de mărfuri care se vor descărca la fiecare port

de destinație în parte. Pentru fiecare port de destinație, se va aplica pe ambalaje marca de port, într-o anumită culoare, de către angajații amatorului. Se pot evita în acest fel cazurile neplăcute de rătăcire a coletelor, de descărcare prematură sau întârziată a acestora, reclamațiile și penalizările din partea beneficiarilor de transport etc. Atunci când o anumită partidă de marfă umează să fie predată în același port, mai multor beneficiari, se uzitează marca de identificare. Mărcile de identificare înscrise în conosament. În ceea ce privește operațiunile de încărcare a mărfurilor pe navă, acestea pot fi ușurate prin utilizarea mărcii de expediție și a celei de transport. Marca de expediție este, de obicei, marca cu care mărfurile sosesc în portul de încărcare și pe baza căreia se identifică coletele pentru a fi încărcate pe nave. Se specifică, de obicei numele expeditorului, numele destinatarului, portul de destinație și eventual portul de transbordare. Marca de transport se aplică de către expeditor sub forma unui raport în care la numărător apare numărul de ordine al transportatorului respectiv, iar la numitor - numărul coletelor lotului respectiv. Cargo-planul inițial întocmit la sosirea navei în port pe baza listelor de încărcare se modifică pe parcursul încărcării, în funcție de necesități. Trebuie avut în vedere ca aceste modificări să nu afecteze buna stabilitate a navei, securitatea echipajului, conservarea calității mărfurilor și să nu creeze greutatea deosebită în porturile de descărcare. Acest plan modificat devine cargo-planul definitiv al navei.

CARGO, orice bunuri transportate pe un avion și incluse în scrisoarea de trăsură.

CAROBOT (CARGOU), navă maritimă comercială destinată transportului de mărfuri la mare distanță.

CARGO-RAPORT (*out-time report of inward cargo*), document care se întocmește pe baza rapoartelor zilnice de descărcare a navei în finalul operațiunilor de descărcare. În cuprinsul **C.R.** se menționează numele navei, felul mărfurilor descărcate, cantitatea acestora, eventualele lipsuri sau deteriorări constatate. Acest înscris prezintă importanță mai cu seamă în cazul în care destinatarul mărfii ar formula un protest cu referire la cantitatea sau calitatea acesteia.

CARGO-SERVICE, orice bunuri proprietate a companiei aeriene, transportate în avion.

CARIC, totalitatea încărcăturii utile a unei nave de comerț.

CARNET T.I.R., document care se completează la încheierea contractului de transport auto internațional, de către expeditor și transportator, având valabilitate pentru un singur transport și un singur vehicul. Conține foi detașabile de luare în primire și de descărcare, necesare transportului în vederea căruia a fost întocmit. În cuprinsul său se înscriu date privind transportul, de exemplu denumirea mărfii, cantitatea, valoarea, numărul coletelor, numele și adresa expeditorului și destinatarului, țara de plecare și de destinație, numărul de înmatriculare al autovehiculului. **C. T.I.R.** este supus verificării, o dată cu marfa, la birourile vamale (de predare, de tranzit și de destinație), unde i se aplică sigiliile vamale.

CARTA ATLANTICULUI, declarație comună, inițial bilaterală, anglo-americană, redactată în august 1941 și contra-semnată la Londra de către S.U.A, Marea Britanie și alte 24 de state (între care U.R.S.S. și China). **C.A.** conține la punctele 4 și 5 referiri la comerțul internațional, stabilitatea economică postbelică, îmbunătățirea condițiilor de muncă și a securității sociale.

CARTEL MARITIM, varietate de cartel constând într-un monopol format din mai multe societăți de navigație. Are ca scop limitarea concurenței și fixarea de tarife unice la transportul maritim. V. **cartel**.

CARTEL, uniune monopolistă în care mai multe întreprinderi producătoare de mărfuri de același fel se înțeleg asupra unor condiții comune de aprovizionare și desfacere (cantitățile și calitățile produselor, temenele și prețurile de livrare, piețele de desfacere etc.). Scopul **C.** este limitarea concurenței și dominarea pieței în vederea obținerii unor profituri înalte de monopol. **C. bancar**, formă a monopolului bancar reprezentând înțelegerea dintre mai multe bănci pentru stabilirea unor condiții similare privind operațiunile pe care le desfășoară (rata dobânzii, termene de creditare etc.) **C. internațional**, uniune monopolistă din aceeași ramură de producție din țări diferite, având drept scop creșterea puterii economice a firmelor participante pe piața mondială. **C. maritim**, monopol format din mai multe societăți de navigație, care urmărește limitarea concurenței și fixarea de tarife unice la transportul maritim. Regulile de funcționare ale unor **C.** sunt înscrise într-un document oficial care prevede, între altele, sancțiuni pentru

firmele care violează prevederile sale. În prezent, orice formă de C. este interzisă de legislațiile tuturor țărilor dezvoltate deoarece C. determină, ca efect general, limitarea producției, creșterea prețurilor și crearea situației de monopol în industrie. Ultimele C. au funcționat în Germania în perioada interbelică.

CASH ON DELIVERY (C.O.D.), La această formă de plată intră în discuție nu numai taxele de transport, ci și valoarea mărfii. Sunt anumite societăți de export care încheie contracte cu o companie de transport aerian cu plata la preluarea mărfii de la magaziiile companiei aeriene. Prin umare, ultimul cărauș (dacă participă mai multe companii de transporturi aeriene) nu eliberează marfa destinatarului decât dacă acesta achită taxele de transport și taxele accesorii, precum și contravaloarea mărfii indicată de predător. Se precizează faptul că pentru a folosi această formă este necesar acceptul tuturor companiilor de transport.

CATEGORIA TRENULUI, încadrarea trenului din punct de vedere al confortului și regimului de viteză; exemplu: intercity, rapid, expres, accelerat, personal, tren de mesagerie, de coletărie, directe de marfă.

CATEGORY – natura încărcăturii în traficul aerian.

CATEGORIE DE VEHICULE, vehicule delimitate prin caracteristici tehnico-constructive specificate în reglementările în vigoare.

CAUȚIUNE VAMALĂ, 1. Denumire dată contractului prin care un subiect de drept (persoană fizică sau persoană juridică) garantează față de organele vamale plata

taxelor vamale datorate de către o terță persoană, asumându-și obligația de a plăti nemijlocit acele taxe în cazul în care debitorul nu le va achita. 2. Denumire dată sumei de bani depuse la dispoziția autorității vamale de către o persoană ce datorează taxe vamale și prin care debitorul garantează achitarea acelor taxe.

CAZ FORTUIT, eveniment imprevizibil ulterior perfectării contractului de comerț internațional care îl împiedică pe debitor să-și execute prestația asumată, exonerându-l de răspundere pentru neexecutarea obligației ce-i incumbă. C.F. se analizează ca o cauză exoneratoare de răspundere contractuală, dar acest concept prezintă interes și în relațiile extracontractuale. Aici, C.F. se concretizează într-un eveniment produs în sfera de activitate generatoare de pagube. În domeniul extracontractual C.F. nu constituie cauză exoneratoare de răspundere civilă. Astfel, defectarea forțată a sistemului de direcție al unui autovehicul care produce prejudicierea unei persoane ca umare a unui accident de circulație nu îl exonerează pe proprietarul celui autovehicul de obligația de a repara prejudiciul respectiv.

CĂLĂTOR, persoană care călătorește cu mijloacele de transport ale căii ferate.

CEC DE (PLATĂ) ASIGURARE, titlul de plată în speță pe care titularul unui cont curent poștal îl folosește în beneficiul unui terț anume desemnat.

CEC POȘTAL DE VOIAJ, CEC poștal plătit titularului în țara care acceptă schimbarea titlului.

CEC POȘTAL, titlu care servește unui cont curent poștal să efectueze prelevări de fonduri din acest cont.

CENTRU DE GREUTATE, (C sau G) este punctul avionului unde greutatea sa totală poate fi considerată că acționează ca o forță concentrată.

CERTIFICARE, activitate prin care un organism, terță parte, acreditat, eliberează un document scris (certificat), prin care se atestă că un produs, proces sau serviciu este conform cu condițiile tehnice specificate.

CERTIFICAT DE AGREERE, document emis pe baza unor reglementări în vigoare și care atestă că un produs corespunzător identificat se încadrează în anumite condiții tehnice specifice unei categorii de vehicule.

CERTIFICAT DE ASIGURARE, înscris emanat de la asigurator pe seama asiguratului în locul poliței de asigurare și care dă expresie contractului de asigurare în liniile esențiale ale conținutului acestuia. Unele legi naționale conferă certificatului de asigurare o semnificație specială: de înscris doveditor al contractului de asigurare, în ipoteza în care printr-un asemenea contract sunt asigurate mai multe obiecte; deși într-o atare ipoteză sunt asigurate mai multe obiecte, contractul de asigurare este unice, iar asigurațul are dreptul să ceară confirmarea acestui unic contract printr-un certificat de asigurare, eliberat pentru fiecare din obiectele asigurate.

CERTIFICAT DE CALITATE, document ce atestă parametrii calitativi ai mărfii obiect al contractului de comerț interna-

țional, emis de producător și remis importatorului. Confirmă verificarea calității de către producător și corespondența dintre parametrii calitativi ai mărfii și documentația mărfii (standard, norma tehnică, caiet de sarcini), pe baza căruia s-a făcut fabricația acesteia (adică a mărfii). **C.C.**, pentru a fi valabil, trebuie să poarte semnătura conducătorului unității productive și a șefului compartimentului de control al acesteia sau semnăturile împuterniciților acestora. În contractele de comerț internațional **C.C.** are o largă utilizare ca document necesar pentru derularea operațiunilor de încasări și plăți.

CERTIFICAT DE CLASĂ, certificat ce atestă calitatea unei nave pentru a putea naviga și transporta mărfuri sau pasageri. Certificatul se eliberează pe baza Registrului de clasificare pentru navele comerciale construite, amenajate și echipate după regulile registrului respectiv.

CERTIFICAT DE CONTROL AL MĂRFII, document eliberat abilitat, prin care se atestă calitatea unei anumite mărfi, corespondența parametrilor calitativi ai celei mărfi cu standardele naționale sau internaționale, cu legislația țării importatorului sau cu clauza contractuală referitoare la calitate.

CERTIFICAT DE GARANȚIE, document eliberat de fabricant prin care acesta garantează cumpărătorului, pe de o parte, că produsul respectiv întrunește parametrii calitativi conveniți prin contract, iar pe de altă parte că acel produs va funcționa în bune condiții o perioadă de timp prestabilită. În cuprinsul **C.G.** se specifică denumirea completă a produsului (eventual și

seria de fabricație). **C.G.** poartă semnăturile managerului societății comerciale fabricante și a șefului compartimentului de control sau a persoanelor abilitate de aceștia pentru atare scop. În virtutea **C.G.** cumpărătorul este îndreptățit să pretindă remedierea defecțiunilor constatate în exploatarea aceluși produs și, dacă este cazul, chiar să-l înlocuiască fără plată. Prin contractul de comerț internațional cumpărătorul poate prelua asupra sa cheltuielile de recondiționare sau de înlocuire a produsului respectiv, convenind cu vânzătorul în compensare o reducere cu un procent de până la 10% convenabil ambelor părți.

CERTIFICAT DE ÎNMATRICULARE, certificat eliberat de către Oficiul Registrului Comerțului prin care se atestă calitatea de comerciant și pe baza căruia acesta poate efectua fapte de comerț.

CERTIFICAT DE ÎNMATRICULARE A AERONAVELOR CIVILE, certificat emis de Ministerul Transporturilor care conține date de identificare a aeronavei civile, însemnul de naționalitate și marca de ordine care vor fi inscripționate în mod vizibil pe aeronava civilă cât și datele de identificare ale deținătorului și/sau proprietarului.

CERTIFICAT DE INSPECȚIE, document eliberat de un organ competent prin care se atestă că marfa ce formează obiectul contractului a fost inspectată în armonie cu standardele internaționale, respectându-se legislația în care s-a efectuat și, totodată, clauzele contractului.

CERTIFICAT DE OMOLOGARE, document emis pe baza unor reglementări în vigoare și care atestă că un produs cores-

punzător identificat este conform cu condițiile tehnice specificate,

CERTIFICAT DE OPERATOR AERIAN, documentul care atestă capacitatea unui operator aerian de a efectua activități de transport aerian public.

CERTIFICAT DE ORIGINE, document ce atestă proveniența mărfii și care îi este necesar cumpărătorului la vămuire acesteia pentru a proba faptul că marfa nu provine dintr-o țară de unde, din diverse motive, țara cumpărătorului nu acceptă importarea mărfii respective. Totodată el îi permite cumpărătorului să beneficieze de reduceri sau scutiri de taxe vamale, în ipoteza existenței între cele două țări (țara exportatorului și aceea a importatorului) a unor înțelegeri sau convenții în acest sens. Pentru exporturile de mărfuri românești, competența emiterii certificatului de origine aparține Camerei de Comerț și Industrie a României; aceasta eliberează asemenea certificate la cererea societăților comerciale interesate. Unii parteneri străini pretind ca certificatul de origine să fie vizat și de reprezentanțele economice ale țării lor în România.

CERTIFICAT DE STIVUIRE, document întocmit și eliberat de către un expert oficial, la cererea încărcătorului sau a comandantului de navă, prin care se atestă că mărfurile aflate la bordul acesteia sunt încărcate regulamentar. Un asemenea document este necesar navelor care transportă mărfuri generale pentru tranzitarea unor canale, de exemplu Panama, Suez, ale căror administrații cer ca acele nave să posede actul respectiv (engl. *Stowage*

certificates; fr. certificat d'arrimage; germ. Stanungsattest).

CERTIFICAT DE UTILIZATOR FINAL, act eliberat de autoritate de stat desemnată în acest scop din statul destinatar al exportului de substanțe chimice. Emiterea autorizației de export se face numai după prezentarea C.U.F. care trebuie să menționeze în legătură cu substanțele chimice care fac obiectul exportului, următoarele: a) că vor fi utilizate numai pentru scopuri neinterzise dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chimice și distrugerea acestora; b) că nu vor mai fi reexportate; c) tipurile și cantitățile; d) utilizarea finală; e) denumirea și adresa utilizatorului final.

CERTIFICAT F.C.R. (Forwarding Agents Certificate of Receipt), atestat eliberat de o casă de expediție internațională prin care se confirmă primirea mărfii de către acesta pe baza dispoziției irevocabile date de expeditor fie de a duce marfa la destinatarul nominalizat în document, fie de a o ține la dispoziția acestuia.

CERTIFICAT F.C.T (Forwarding Agents Certificate of Transport), document eliberat de o casă de expediție internațională prin care aceasta confirmă că a preluat pentru expediere o partidă de marfă clar individualizată pe care urmează să o livreze în conformitate cu instrucțiunile primite de la expeditor. Casa de expediție emitentă este obligată să asigure livrarea mărfii la destinație conformându-se condițiilor înscrise pe acest document. **C.F.C.T.** este negociabil atunci când poartă mențiunea expresă "la ordin" urmată de numele destinatarului.

CERTIFICAT F.W.R. (FIATA WAREHOUSE RECEIPT) – respectiv recipisa de depozit FIATA, care se eliberează de expeditor în cazul preluării mărfurilor în depozitele sale.

CERTIFICAT FITO-SANITAR, document eliberat de organele competente, atestând corespondența mărfii cu parametri calitativi și că modul de conservare al ei este cel reclamat pentru ca aceasta să poată fi dată în consum.

CHARGES COLLECT (C.C.) – Toate taxele de transport și cele accesorii care apar atât în aeroportul de plecare, cât și cele care apar la aeroportul de sosire se plătesc (colectează) de la destinatar, cu condiția ca acest lucru să fie acceptat de legislația națională, precum și de regulamentul companiei aeriene care efectuează transportul. Forma de plată charges collect se acceptă de majoritatea companiilor aeriene exceptând unele expediții mai deosebite (mostre, mărfuri perisabile, ziare, tipărituri, diverse) la care acceptarea se face numai după ce predătorul a emis scrisoarea de garanție prin care se obligă să preia asupra sa cheltuielile dacă destinatarul va refuza primirea sau plata transportului. De altfel, această scrisoare de garanție nu și-ar avea rostul întrucât la orice expediție **C.C.** există obligația predătorului de a achita taxele de transport și taxele accesorii, dacă destinatarul nu poate fi identificat sau refuză preluarea mărfii.

CHARGES PREPAID (C.P.) – Predătorul plătește taxele de transport și cele accesorii pe întregul parcurs atât cele cunoscute anticipat, cât și cele care pot apare pe parcurs. Se poate însă menționa în scri-

soarea de trăsură că dacă vor apare alte taxe suplimentare decât cele care deja au fost preluate asupra sa de predător, atunci vor fi colectate de la destinatar.

CHARIOT – CAVALIER, portic mobile pe roți de cauciuc care încalecă un container pentru a-l ridica, deplasa sau stivui.

CHARTER PARTY, document privind condițiile contractului de transport cu nave de curse neregulate (tramp). În baza unui **C.P.** amatorul se obligă să efectueze un transport sau mai multe cu o navă echipată de el pentru navigația și conducerea căreia acesta răspunde pe toată durata de valabilitate a contractului, în schimbul unei sume de bani numită navlu sau chirie. **C.P.** poate fi de tip voyage, adică angajarea navei pentru o călătorie sau time, când navlositorul ia nava cu chirie pentru mai multe călătorii. Între cele două tipuri de **C.P.** există deosebiri esențiale în ceea ce privește drepturile și obligațiile amatorului și navlositorului, determinarea navlului și respectiv a chiriei, perioada de valabilitate ș.a. În cazul unui contract de voyage, **C.P.** apar probleme specifice de calcul al staliilor și contrastaliilor care nu se întâlnesc în cazul unui contract time **C.P.** Operațiunile de încărcare-descărcare pot fi în sarcina navlositorului sau a amatorului, în funcție de condiția de încărcare-descărcare stipulată în contract pe când în cazul unui time **C.P.** aceste operațiuni revin întotdeauna navlositorului. În cazul unui contract voyage **C.P.** exploatarea propriuzisă a navei constituie sarcina amatorului pe când în cazul unui contract time **C.P.** exploatarea comercială a navei revine navlositorului iar exploatarea tehnică ama-

torului, cu toate consecințele ce decurg din aceasta. Ca umare a atribuțiilor sportive pe care le are navlositorul în cazul unui contract time **C.P.** acesta suportă o serie de cheltuieli legate direct de voiajele pe care nava le execută din ordinul său (cheltuieli cu combustibilul, apa pentru cazane, taxele de canal și strâmtori, taxele portuare în contul navei ș.a.) cheltuieli ce revin întotdeauna amatorului în cazul unui contract voyage **C.P.** La un contract voyage **C.P.** prețul transportului îmbracă forma navlului care se stabilește, de regulă, în funcție de cantitatea sau volumul mărfii transportate sau ca o sumă forfetară pentru întreaga navă, pe când în cazul unui contract time **C.P.** prețul transportului ia forma chiriei (hire) care se stabilește în raport cu tonajul navei. Stabilirea navlului nu ține seama de timpul consumat de navă pentru efectuarea voiajului, pe când cuantumul chiriei datorate este direct proporțional cu timpul cât nava s-a aflat la dispoziția navlositorului, în perfectă stare de navigabilitate. În principiu, între cele două contracte cu există deosebiri esențiale în ceea ce privește durata de valabilitate a acestora, deși în practică printr-un contract pe termen lung se înțelege un contract tip **C.P.** cu toate că poate fi vorba și de un contract pentru mai multe voiaje consecutive.

CHEIAJ, taxe plătite de vasele de transport pentru utilizarea unui port, precum și a instalațiilor sale.

CICLU DE COMBUSTIBIL NUCLEAR, ansamblu de operațiuni care cuprind extracția și prelucrarea minereurilor și îmbogățirea uraniului și thoriului, fabricarea combustibilului nuclear, exploatarea reac-

torilor nucleari, retratarea combustibilului nuclear, dezafectarea, orice activitate de gospodărire a deșeurilor radioactive sau orice activitate de cercetare-dezvoltare asociată uneia dintre operațiunile sus-menționate.

CLASA, separarea pasagerilor în funcție de facilitățile și serviciile oferite.

CLASIFICARE A NAVELOR MARITIME, stabilire și acordare a claselor de construcție și de serviciu pentru nave, de către o societate de clasificare în conformitate cu normele și standardele naționale și prevederile internaționale privind condițiile de navigație în marea liberă. Eliberând un certificat de clasă, societatea respectivă garantează navositorilor și societăților de asigurare din toată lumea că nava este etanșă, solidă, rezistentă, aptă din toate punctele de vedere pentru efectuarea voiajelor. Inspectorii numiți de aceste societăți urmăresc construcția navei în șantier, după aprobarea planurilor de construcție, efectuează încercări cu privire la rezistența materialelor folosite, verifică modul cum funcționează fiecare instalație în parte și supraveghează operațiunile de montaj pe întreaga perioadă de execuție. Certificatul de clasă are, de regulă, o valabilitate de patru ani, perioadă în care nava este inspectată și verificată anual sau chiar la intervale mai scurte pe măsură ce vechimea navei crește. Dacă cîiasa navei a scăzut în timp, se limitează zona de navigație, iar dacă starea tehnică a navei îi periclitează siguranța i se interzice navigația.

CLAUZĂ A NAȚIUNII CELEI MAI FAVORIZATE, clauză înscrisă în tratate sau acorduri comerciale prin care se sti-

pulează că fiecare stat contractant va acorda celuilalt, în domeniul relațiilor economice, toate avantajele pe care le-a acordat sau le va acorda unui alt stat.

CLAUZA DE "FORȚĂ MAJORĂ", stipulație contractuală având caracterul unui succedaneu sau substituit de clauză de adaptare, atunci când conține prevederea potrivit căreia contractul se suspendă automat în caz de forță majoră, urmând ca el să continue după perioada de suspendare, în noile condiții, care vor fi negociate între timp. Presupune ca debitorul să aibă o comportare activă față de evenimentele invocate, avizându-l pe creditor, și totodată, în virtutea principiului colaborării dintre părțile contractante, depunând eforturi pentru readucerea relațiilor contractuale la limita normală, ori cel puțin să se salveze ceva. În practica internațională a fost consacrată și soluția de a încredința arbitrajului aprecierea consecințelor determinate de evenimentele invocate cu titlu de forță majoră, ori de a decide dacă este posibilă adaptarea contractului sau, dimpotrivă, inoportună, urmând ca în acest ultim caz să decidă rezilierea contractului. C.F.M. este frecvent inserată în contractele comerciale internaționale, deși este greu de formulat; utilitatea sa este incontestabilă ca mijloc de asigurare a desfășurării normale a raporturilor dintre părțile contractante, în eventualitatea că pe parcursul executării contractului ar surveni împrejurări neprevăzute, de natură să modifice situația avută în vedere de contractanți la încheierea actului juridic. C.F.M. trebuie să prevadă și mijloacele prin care urmează să se facă dovada acestor împrejurări. O asemenea dovadă

poate fi certificată de un organ al țării respective (cum ar fi Camera de Comerț, consulul țării parte la contract etc.); certificatul respectiv va constata faptele, problema interpretării acestora rămânând deschisă atât pentru părți, cât și pentru arbitri. Cel mai frecvent, în practică, forța majoră se invocă cu referire la întârzierea în executare a contractelor, dar o atare întârziere, dacă este de lungă durată, poate dobândi pentru cumpărător semnificația de neexecutare. Este motivul pentru care unele clauze stabilesc că întârzierea, dacă depășește o anumită durată (o lună, trei luni etc.) determină rezilierea automată a contractului. Dacă durata este mai scurtă, contractul se suspendă doar, urmând ca el să continue după perioada de suspendare, în condițiile originare, dacă părțile nu au stabilit altfel.

CLAUZA DE CANCELLING, stipulație ce se inserează în contractul de navlosire și prin care se stabilește data până la când nava trebuie să sosească în port, în liberă practică, gata pentru încărcare. În ipoteza neîndeplinirii acestei condiții, contractul se reziliază de drept.

CLAUZA DE EXCLUSIVITATE, stipulație ce uneori se introduce în contractul de reprezentanță, și în virtutea căreia firma își asumă obligația să acorde unui singur reprezentant (care în legislațiile unor țări se numește reprezentant general) dreptul de a plasa produsele sale, sau prin care agentul reprezentant se obligă să nu primească reprezentanța altor articole similare de la alți exportatori. C.E. constituie un mijloc de protejare a intereselor reprezentantului, mai cu seamă în cazul în care el a desfășurat o activitate pentru

introducerea unei mărfi pe o anumită piață, punându-l la adăpost de eventualitatea ca roadele strădaniei să profite ulterior altui reprezentant; totodată, această clauză comportă unele riscuri pentru exportator. În vederea asigurării respectării C.E. se poate stipula prin contract obligația părții în culpă de a plăti celeilalte părți o penalizare constând într-o sumă apreciabilă; de asemenea, exportatorul poate cere stabilirea prin contract a obligației reprezentantului de a realiza (trimestrial sau lunar) un minim de rulaj, sub acțiunea rezilierii contractului de reprezentanță sau a retragerii dreptului de exclusivitate.

CLAUZA DE FORȚĂ MAJORĂ, prevedere contractuală care definește noțiunea de forță majoră, efectele ei și obligațiile ce revin părților în cazul în care aceasta apare.

CLAUZA DE GAJ, prevedere înscrisă într-un contract Charter Party și/sau consament prin care părțile contractante acceptă instituirea unui drept de retenție al armatorului asupra mărfurilor, pentru garantarea plății navlului, a navlului mort, contrastaliilor contribuției la remedierea avariei comune sau a avariilor produse navei în timpul operațiunilor de încărcare-descărcare etc. Pentru ca această clauză să fie eficace, este necesar ca valoarea mărfii să depășească valoarea navlului, a navlului mort, a contrastaliilor și a contribuțiilor la avaria comună etc. luate împreună. Dacă necesitatea exercitării dreptului de gaj asupra mărfii apare în portul de descărcare este obligatorie menținerea de către armator a controlului asupra mărfii prin depozitarea în nume propriu. De îndată ce marfa trece sub controlul unor

terte persoane, dreptul de gaj asupra acesteia este pierdut. C.G. este cunoscută și sub denumirea de clauză de retenție a mărfii.

CLAUZĂ DE GREVĂ (STRIKE CLAUSE), stipulație specifică contractului de navlosire *charter-party*, formulată în mod diferit în diversele tipuri ale acestui contract, utilizate în practica transportului maritim internațional. Astfel, în unele *charters* această clauză exprimă ideea potrivit căreia dacă în timpul încărcării sau descărcării navei se declanșează o grevă, o epidemie sau se procedează la concedierea temporară a muncitorilor de către patroni (*lock-out*), nu se consideră timp de stalii perioada de staționare a navei datorată unor asemenea cauze, și ca umare părțile nu au îndreptățirea să pretindă despăgubiri. În vederea protejării intereselor armatorului, unele *charters* prevăd o perioadă maximă de zile în care acesta trebuie să aștepte încetarea grevei; la expirarea acelei perioade, armatorul este îndreptățit să ceară rezilierea contractului. C.G. formulată în *charter*-ul Gencon creează pentru armator și pentru căpitanul navei, în ipoteza în care vasul a plecat spre portul de încărcare, ori se află în raza acestuia, dreptul de a cere navlositorului să ia în considerare timpul de stalii ca și cum nu s-ar fi întâmplat greva sau epidemia respectivă. Navlositorul trebuie să răspundă în termen de 24 de ore la o atare cerere; în caz contrar, precum și atunci când răspunsul este negativ, armatorul este îndreptățit să rezilieze contractul de navlosire. Atunci când declanșarea grevei sau epidemiei, ori concedierea temporară a muncitorilor au avut

loc în vreme ce nava se afla în drum spre portul de descărcare, sau după acostarea ei în acel port și reluarea lucrului nu se face în cel mult 48 de ore, primitorul mărfii are dreptul să rețină nava până la încetarea grevei și terminarea descărcării, fiind însă totodată obligat să-i plătească armatorului, după expirarea timpului de stalii, $\frac{1}{2}$ din *demurrage* (contrastalii); totodată, el are și libertatea ca în termen de 48 de ore de la primirea notificării armatorului privind consecințele grevei să ordone descărcarea navei într-un alt port, plătiind navlul întreg. În cazul în care noul port de descărcare spre care a fost îndrumat nava este situat la o depărtare mai mare de 100 de mile de portul de destinație inițial, navlul convenit prin contract va fi majorat proporțional cu creșterea distanței avute în vedere de către părți.

CLAUZĂ DE ÎNGHEȚ (*ice clause*), stipulație specifică contractului de navlosire *charter-party*, exprimând (în inii generale la toate *charters*-ele utilizate în practica transportului maritim internațional), pe de o parte, dreptul armatorului de a rezilia contractul în cazul în care nava nu poate acosta în portul de încărcare datorită înghețului, iar pe de altă parte, facultatea acestuia de a ordona atunci când după acostare apare pericolul imobilizării ei din cauza înghețurilor, părăsirea portului de către navă, cu marfa parțial încărcată la bord, și totodată de a percepe navlul întreg numai pentru marfa transportată. În armonie cu această clauză, atunci când prin *charter* se prevede că marfa urmează să fie încărcată în mai multe porturi, iar unele dintre ele sunt afectate de îngheț, armatorul este îndreptățit să opteze între

rezilierea contractului și încărcarea parțială a mărfii. Ori de câte ori acostarea navei în portul de descărcare este împiedicată din contrastaliile convenite, fie să îndrepte nava pentru descărcare într-un alt port; îndreptățirea destinatarului de a exercita această opțiune se epuizează în termen de 48 de ore de la primirea înștiințării, făcută de amator, despre imposibilitatea acostării navei în port. În cazul în care destinatarul a hotărât să îndrume nava spre descărcare într-un port situat la o depărtare mai mare de 100 mile, amatorul urmează să perceapă un navlu majorat, proporțional cu creșterea distanței.

CLAUZĂ DE RĂZBOI (WAR RISK CLAUSE), stipulație specifică contractului de navlosire *charter-party*, în temeiul căreia părțile contractante își rezervă dreptul de a rezilia convenția lor atunci când, pe parcursul executării acesteia, se produc anumite fapte de război susceptibile să împiedice îndeplinirea obligațiilor pe care și le-au asumat. Au caracterul unor asemenea fapte următoarele împrejurări: a) implicarea într-un război a țării sub pavilionul căreia navighează vasul; b) blocarea portului de încărcare sau numai simpla presupunere că acel port este blocat, din cauza unor operații de război desfășurate în zonă, ori ca urmare a unei revoluții sau a unui război civil; c) declararea încărcăturii navei ca fiind contrabandă de război, ca și faptul că acea încărcătură, prin natura și specificul ei, este supusă, într-un fel oarecare, acțiunilor inamicului. În temeiul C.R. se produc efecte diferite, corespunzător situației concrete în care se află nava și încărcătura la momentul producerii faptelor de război sau luării la

cauza înghețului, destinatarul are îndreptățirea fie să rețină nava până la redeschiderea circulației, plătiind armatorului cunoștință de către părți a existenței acelor fapte. Astfel, când executarea contractului este periclitată de un fapt de război întâmplat în timp ce nava se află în operații în portul de încărcare, părțile au libertatea să rezilieze contractul, cu următoarele consecințe: marfa se va descărca și va fi predată expeditorilor pe riscul și cheltuiala acestora; amatorul va restitui navlul pe care l-a încasat anticipat. Tot astfel, comandantul navei este în drept să refuze semnarea de conosamente pentru mărfurile ce urmează a fi descărcate într-un port blocat; el poate cere expeditorilor desemnarea unui alt port de descărcare. În cazul blocării portului de descărcare după semnarea conosamentului, ca și atunci când nava a părăsit deja portul de încărcare, sau când portul de descărcare inițial stabilit se află printre porturile în care guvernul a interzis accesul navei respective, armatorul trebuie să descarce marfa în orice alt port prevăzut de *charter-party*, menționat ulterior de navlositor, cu condiția ca acel port să se afle în drumul normal al navei și să fie sigur. Într-o atare ipoteză, amatorul are îndreptățirea de a pretinde și primi navlul cum ar fi descărcat marfa în portul de destinație convenit inițial.

CLAUZA NAȚIUNII CELEI MAI FAVORIZATE, prevedere înscrisă de regulă în tratatele de comerț și navigație sau în acordurile comerciale și de plăți. Potrivit acesteia, părțile semnatare se obligă să și acorde reciproc toate avantajele pe care le-au acordat sau le vor acorda în viitor

țărilor terțe în domeniul relațiilor comerciale. În general C.N.F. se aplică în domeniile percepției taxelor vamale de import, export și tranzit, eliberării licențelor de import-export, tranzitului de mărfuri, navigației maritime și fluviale, precum și situației juridice a agenților și reprezentanțelor comerciale și a persoanelor juridice ale unei țări care realizează acte de comerț pe teritoriul celeilalte țări semnatare. C.N.F. necondiționată (sau principiul egalității de tratament) presupune asumarea de către părțile contractante a obligației de a-și acorda în mod automat și fără alte compensații toate privilegiile și avantajele acordate sau care vor fi acordate de către ele în viitor țărilor terțe în domeniul relațiilor comerciale. Clauza poate fi formulată în sens negativ sau pozitiv. Una din formulările negative ale C.N.F. necondiționate poate fi: "Avantajele și privilegiile pe care părțile contractante se obligă să și le acorde nu vor fi mai mici decât cele acordate sau cele ce vor fi acordate în viitor unei terțe țări". Formularea pozitivă a C.N.F. prevede că "Toate avantajele și privilegiile care au fost acordate sau vor fi acordate în viitor de către una din părțile contractante oricărei țări terțe trebuie să fie extinse imediat și necondiționat asupra celeilalte părți contractante". C.N.F. condiționată este definită astfel: "Dacă una din părțile contractante a acordat sau va acorda în viitor unei țări terțe o preferință oarecare, cealaltă parte contractantă va beneficia de această preferință fără nici un fel de compensație, în cazul în care ea este acordată țării terțe în mod necondiționat sau în schimbul unor avantaje egale dacă preferința a fost acordată în mod con-

diționat." Pot fi întâlnite și alte tipuri ale C.N.F.: clauza unilaterală, prin care numai una din părțile la tratat acordă celeilalte tratamentul cel mai favorabil; clauza bilaterală, potrivit căreia fiecare parte va acorda celeilalte tratamentul cel mai favorabil; cauza generală care se referă la ansamblul domeniilor relațiilor dintre statele respective; clauza specializată care se referă la un anumit domeniu sau la mai multe domenii. Aplicarea cea mai largă a C.N.F. s-a stabilit prin Acordul General pentru Tarife și Comerț (GATT) potrivit căruia orice avantaje acordate reciproc de două state părți contractante se extind automat și asupra celorlalte. Aplicarea C.N.F. este supusă unor derogări care sunt definite prin deciziile GATT precum și prin acorduri bilaterale. Derogările de la această clauză se aplică de regulă în cazul zonelor de comerț liber și uniunilor vamale, al perturbării pieței (dumping și subvenționarea exportului), al diferitelor sisteme preferențiale, precum și al traficului de frontieră.

CLAUZA REGIMULUI NAȚIONAL, prevede înscrisă în tratatele economice, prin care părțile sunt obligate să acorde persoanelor fizice sau juridice ale unui stat semnatar, care exercită fapte sau alte activități economice pe teritoriul celuilalt stat semnatar, aceleași drepturi și obligațiuni ca și propriilor lor cetățeni (persoane fizice sau juridice) cu privire la: impozitele percepute asupra mărfurilor și activităților din domeniul serviciilor la condițiile de folosire a mijloacelor de transport, a depozitelor, a instalațiilor portuare etc. Spre deosebire de clauza națiunii celei mai favorizate care nu pune în discuție mă-

surile protecționiste, referindu-se doar la egalitatea de tratament pentru toate produsele importate, **C.R.N.** stabilește același tratament și pentru importator și pentru exportator pe piața importatorului. Clauza este îndreptată mai ales împotriva bariерelor netarifare, ca forme de protejare a industriilor locale. **C.R.N.** poate fi întâlnită și în alte reglementări internaționale, cum sunt convențiile de asistență juridică, convenții de transport aerian sau maritim etc. **C.R.N.** mai este denumită și principiul posibilităților egale, întrucât formal părțile au posibilitatea de a beneficia reciproc pe teritoriul celuilalt stat semnatar al tratatului de aceleași drepturi și avantaje de care beneficiază conaționali. Excepțiile de la aplicarea **C.R.N.** se referă la procurarea de către agențiile guvernamentale a produselor cumpărate pentru întreprinderi de stat și nu pentru vânzare comercială sau în scopul de a fi folosite în producția de bunuri pentru vânzare comercială; subvențiile acordate producătorilor interni (provenite din scutirea de taxe interne); subvențiile provenite din achizițiile guvernamentale de produse interne la prețuri mai ridicate decât cele oficiale; producțiile cinematografice care au regimuri diferite de impozitare, după cum sunt importate sau indigene. **C.R.N.** este un instrument al politicii liberului schimb în comerțul internațional, asigurând egalitatea juridică a partenerilor provenind din țări diferite dar care îi defavorizează pe cei ce dețin un segment mai redus de piață sau ale căror mărfuri nu sunt la fel de competitive, inclusiv datorită inegalităților în domeniul productivității muncii și, implicit, a decalajelor în nivelul de dezvoltare economică.

CLIENT, parte din contractul de transport care beneficiază contra cost de prestația de transport.

COASIGURARE, asigurare efectuată de asigurat cu mai mulți asiguratori în scopul diminuării cotei de risc de asigurare.

COCPIT, cabina pilotului de unde echipajul controlează avionul.

COD ANTIDUMPING, V. dumping.

COD UN, un număr de patru cifre, atribuit de către Comitetul de experți ai Organizației Națiunilor Unite pentru Transportul Bunurilor Periculoase, cu scopul de identifica o anumită substanță sau un grup de substanțe.

CODUL COMERCIAL ROMÂN, act normativ adoptat în 1887 care reglementează, pe baza unor principii generale, raporturile patrimoniale, întemeiate pe egalitatea părților, care decurg din actele și faptele de comerț. **C.C.R.**, modificat și completat prin legi succesive, a fost menținut permanent în vigoare. Reglementările sale alcătuiesc două categorii: a) Unele dispoziții au caracter de norme de drept civil, prezența lor în acest cod și nu în codul civil, unde le era locul firesc, fiind determinată de adoptarea **C.C.R.**, ulterior codului civil din 1864, astfel încât s-au inclus și reglementări de drept civil ce scăpaseră din vedere legiuitorului (de exemplu, regulile generale privitoare la momentul și locul încheierii contractelor între persoane ce nu sunt de față). b) Alte dispoziții care sunt norme specifice comerțului, răspund nevoilor acestuia de celeritate, credit și securitate. În această categorie intră normele referitoare la

obligațiile comerciale sau cele privitoare la societățile comerciale. Prima categorie de norme (a) cuprinse în C.C.R. se aplică tuturor raporturilor patrimoniale întemeiate pe egalitatea părților, în măsura în care acestea nu sunt reglementate de legislația economică. Cea de-a doua categorie de norme (b) se aplică cu precădere raporturilor comerciale internaționale dacă legea română cârmuiește respectivul raport juridic.

CODUL INTERNAȚIONAL DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (CODUL ISM), înseamnă Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizație prin Rezoluția A.741(18), așa cum poate fi amendat de către Organizație, cu condiția ca astfel de amendamente să fie adoptate, puse în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile art. VIII al acestei convenții referitor la procedurile de amendare aplicabile anexei, cu excepția cap. I;

COLET CU FORME NEREGULATE, STÂNJENITOR LA PRELUCRARE (FRENCOMBRANT), colete poștale ale căror dimensiuni sau volum depășește anumite limite, colete solicitând precauțiuni speciale, în funcție de natură și formă.

COLET CU ÎNAPOIERE (RAMBURSARE), colet poștal a cărui livrare este subordonată plății de către destinatar a sumei determinate de expeditor.

COLET CU VALOARE DECLARATĂ, colet poștal asigurat pentru suma valorii declarate de către expeditor.

COLET FRAGIL, colet poștal conținând articole care pot să se spargă ușor și a

căror manipulare trebuie să se efectueze cu multă atenție.

COLET ÎN AFARA RECIPIENTULUI, colet poștal schimbat fără utilizarea unui recipient.

COLET OBIȘNUIT, colet care nu este supus nici unei formalități speciale, sau pentru care nu se solicită nici un tratament deosebit.

COLET POȘTAL, trimitere transportată conținând în general mărfuri.

COLET, produsul final al operațiunii de ambalare, compus dintr-un ambalaj, și conținutul acestuia pregătit pentru transport.

COLETĂRIE, expediții de mărfuri în cantități nevagonabile care se transportă de obicei în același vagon.

COLETE ADRESATE PRIZONIERILOR DE RĂZBOI ȘI INTERNAȚILOR CIVILI - conform convenției internaționale.

COLETE DE SERVICIU, colete poștale relative la serviciul poștal schimbate în conformitate cu instrucțiunile de serviciu.

COMANDĂ EXTERNĂ, denumire dată ordinului scris de livrare a mărfurilor adresat fie partenerului extern, la import, fie de către acesta din urmă expeditorului, în caz de export, prin care se cere livrarea unei cantități de marfă precizându-se totodată condițiile unei asemenea livrări. În cazul în care C.E. este emisă pentru executarea unui contract de vânzare-cumpărare prealabil, trebuie să existe o concordanță între condițiile impuse și clauzele contractuale. C.E. poate modifica sau completa unele clauze ale contractului de vânzare internațională dacă pe baza ei se realizează un acord de voință liber exprimat al contractanților.

COMBINAT, a se vedea platformă.

COMBUSTIBIL NUCLEAR, 1) material sau ansamblu mecanic care conține materie primă sau material fisionabil, special destinat folosirii într-un reactor nuclear în scopul producerii energiei nucleare; 2) orice material care permite producerea de energie printr-o reacție în lanț de fisiune nucleară. Se interzice deținerea combustibilului nuclear fără a poseda pentru aceasta autorizație de producere, de deținere, de depozitare, de tratare, de prelucrare, de utilizare sau de transport, în acord cu activitățile pe care le desfășoară. **C.N.** deținut ilegal se confiscă, devine proprietate publică a statului și se predă unui custode, special desemnat în acest scop. Desemnarea unui titular de autorizație drept custode al **C.N.** se face de către emitentul autorizație prin prevederea expresă în autorizație a obligației de a accepta **C.N.** în custodie, în numele statului. Obligațiile privind păstrarea în custodie se aplică și **C.N. ars** și altor materiale nucleare cu excepția deșeurilor radioactive. **C.N.** aflat în custodie sau în depozitare autorizată poate fi eliberat numai dacă: a) deținătorul posedă în prealabil una din autorizațiile în acord cu activitățile pe care le desfășoară; b) **C.N.** urmează a fi încredințat unui cărauș autorizat, în vederea efectuării unui transport autorizat către un destinatar autorizat. Cheltuielile de custodie ale titularului autorizației vor fi suportate de către deținătorul înscrisurilor de proprietate asupra **C.N.** depus în custodie în baza unei înțelegeri contractuale sau, în caz de neînțelegere, în baza unei hotărâri judecătorești. **C.N.** nerevendicat prin înscrisuri de proprietate devine în mo-

mentul constatării proprietate publică a statului. Transportul **C.N.** în afara incintei obiectivelor nucleare sau în afara locurilor în care **C.N.** este ținut în custodie, se efectuează numai de către agenți de transport sau cărauși autorizați în acest scop și numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: a) **C.N.** este transportat în conformitate cu reglementările naționale privind transportul materialelor radioactive și cu cele internaționale privind transportul mărfurilor periculoase; b) alegerea modului, a timpului și a rutei de transport nu contravine interesului public. Aceste dispoziții se aplică și **C.N. ars**, produselor și deșeurilor radioactive. Utilizarea mijloacelor de transport amenajate special pentru transportul **C.N.**, al materialelor nucleare, al produselor radioactive sau al deșeurilor radioactive este permisă numai atunci când căraușul autorizat este în posesia unei autorizații pentru mijlocul de transport respectiv, eliberată de Comisia Națională pentru Comitetul Activităților Nucleare. Autorizația de import și de export se eliberează numai în una din următoarele condiții, după caz: a) solicitantul autorizației este în măsură să demonstreze competența și probitatea persoanelor cu autoritate de control decizional asupra operațiunilor de import sau de export pentru care solicită eliberarea autorizației în conformitate cu reglementările în vigoare; b) în cazul importului, solicitantul autorizației se angajează să asigure respectarea prevederilor legale și a reglementărilor în vigoare, precum și a angajamentelor internaționale, asumate de România în domeniul energiei nucleare, să livreze produsele și informațiile numai

către beneficiari autorizați în acest scop și să raporteze de îndată Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților Nucleare asupra intrării în țară a produselor și informațiilor importate; c) în cazul exportului, solicitantul autorizației obține de la partenerul său extern garanțiile necesare din care să rezulte că acesta nu îl va folosi în scopuri care să prejudicieze obligațiile internaționale asumate de România ori siguranța națională. De asemenea, va demonstra că exportul îndeplinește prevederile legale și reglementările specifice. Exportatorul este obligat să raporteze de îndată Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților Nucleare asupra ieșirii din țară a produselor și a informațiilor exportate. În înțelesul prevederilor legale în materie, orice expediție spre teritoriul României este considerată import, iar orice expediție dinspre teritoriul României este considerată export.

COMBUSTIBIL UZAT, combustibilul nuclear care a fost iradiat în interiorul unui reactor și care a fost definitiv scos din acesta.

COMBUSTIBIL, alimentare cu combustibil, dezalimentare, echilibrarea rezervorului de combustibil al avionului, teste de fluiditate a combustibilului și golirea rezervoarelor aeronavei.

COMBUSTIBIL-DECOLARE, cantitatea de combustibil la bord mai puțin combustibilul consumat înainte de decolare.

COMBUSTIBIL-VOIAJ, cantitatea de combustibil planificată pentru a fi consumată de la decolare până la următoarea aterizare din program.

COMERCIALIZAREA SEMINTELOR, înseamnă oferirea spre vânzare, expunerea spre vânzare, vânzarea, posedarea în vederea vânzării și orice tranzacție prin care dreptul de proprietate al semințelor este transferat de la o persoană la alta sau prin care semințele sau materialul săditor sunt transferate de la o persoană la alta printr-un contract potrivit căruia acestea vor fi folosite pentru a produce semințe sau pentru a obține recoltă pentru orice altă utilizare. Categoriile biologice din procesul de producere a semințelor sunt: a) sămânța amelioratorului; b) sămânța de prebază; c) sămânța de bază; d) sămânța certificată.

COMERȚ INVIZIBIL, denumire generică dată comerțului internațional cu servicii ce cuprinde în arealul său toate tranzacțiile comerciale care nu au ca obiect schimbul de mărfuri corporale și nici transferul de capitaluri. C.I. cuprinde orice prestări de servicii convenite între participanții la comerțul internațional prin realizarea cărora se produc încasări și plăți în valută, ca de pildă: transporturile internaționale (de mărfuri și de persoane); asigurarea și reasigurarea internațională; telecomunicațiile; serviciile efectuate în porturile și pe aeroporturile internaționale; turismul internațional; remunerarea serviciilor pe baza relațiilor contractuale pentru forța de muncă angajată; locația de filme; întreținerea reprezentanțelor economice, diplomatice, consulare și militare străine și a personalului acestora. Aceste servicii sunt denumite, în practica Fondului Monetar Internațional, *servicii non-factor*, deoarece ele nu reprezintă factori ai producției de mărfuri sau servicii. În unele țări C.I. deține

o pondere importantă în balanța de plăți externe, ritmul lui de creștere în ultimele decenii fiind superior celui înregistrat de comerțul cu mărfuri.

COMERȚ PRIN COLETĂRIE, formă de desfacere a produselor pe bază de comenzi primite prin corespondență, acestea fiind expediate prin coletărie și achitate ramburs.

COMERȚ PRIN TRANZIT, formă de comerț prin care mărfurile se livrează de către fumizori direct consumatorilor.

COMISAR DE AVARIE, persoană împuternicită de asigurator să constate și să consemneze pagubele în certificatul de avarie întocmit la cererea acestuia (adică a asiguratorului). De regulă, în cuprinsul polițelor de asigurare se înscrie și o listă a C.A. Asiguratul poate recurge și la serviciilor altor experți (sau laboratoare) pentru a constata și evalua paguba, dar numai cu asentimentul asiguratorului. Răspunderea asiguratorului fiind determinată de condițiile poliței de asigurare și de alte reglementări legale, constatările C.A. nu sunt de natură să o antreneze automat.

COMISIA DUNĂRII, organizație internațională cu sediul la budapesta, constituită în baza Convenției relative la regimul de navigație pe Dunăre, semnată la Belgrad, la 19 august 1948. Membrii fondatori ai C.D. sunt: Austria (din 1960), Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, România, Ungaria, Ucraina și URSS. Germania participă la lucrările C.D. în calitate de observator. Această componentă era valabilă la sfârșitul anului 1992, urmând să se modifice în funcție de schimbările intervenite pe harta regiunii riverane. Comisia

adoptă, cu majoritate de voturi, recomandări sau, după caz, decizii, acestea din urmă fiind puse în aplicare potrivit legislației interne a fiecărui stat membru. Activitatea C.D. se desfășoară în sesiuni anuale ordinare și sesiuni speciale. Comisia elaborează: dispozițiile fundamentale ale navigației pe Dunăre, regulile privind supravegherea fluvială, recomandările pentru unificarea regulilor vamale, statistice, sanitare, sanitar-veterinare și fito-sanitare, recomandări în domeniul meteorologic și cu privire la lucrări hidrotehnice ș.a. Lucrările curente ale Comisiei sunt aduse la îndeplinire de un Secretariat format din personal recrutat dintre cetățeni ai statelor membre. Spre deosebire de vechile Comisii Internaționale Dunărene (CED și CID) care aveau un pronunțat caracter politic, facilitând de cele mai multe ori amestecul marilor puteri în treburile interne ale statelor dunărene mici și mijlocii, C.D. compusă numai din reprezentanți ai statelor riverane are doar funcții cu caracter tehnic privind navigația fluvială dunăreană. Și în cadrul actualei C.D. au existat unele tendințe de depășire a competenței (stabilirea bilanțului apelor Dunării, încercări de extindere a unor activități de pe albia fluviului în bazinul hidrografic al Dunării, încercări de a-și aroga unele competențe în marile lucrări hidroenergetice sau hidrotehnice efectuate de către unele state membre etc.).

COMISION, 1. sumă de bani pe care este îndreptățit să o pretindă cel care intermediază o operațiune comercială și care poartă denumirea de comisionar, de la cel în folosul căruia se face intermedierea (comitent) ca preț al serviciului prestat. C.

comercial se referă la operațiuni cu mărfuri sau servicii, cu excepția serviciilor bancare. C. comercial se calculează ca sumă forfetară sau prin aplicarea unui procent asupra valorii operației intermediare. La stabilirea cuantumului C. se ține cont de mai multe elemente printre care: tipul mărfii (la mașini și utilaje de exemplu C. este mai ridicat față de mărfurile fungibile); gradul de organizare al pieței (pentru o piață bine organizată C. este mai mic); reputația mărcii de fabrică (mărfurile se vând mai ușor dacă provin de la firme bine cunoscute și cotate pe piață); complexitatea serviciilor prestate de intermediar (participare la reclamă, organizarea reparațiilor în garanție etc.) ș.a. 2. sumă de bani percepută de băncile comerciale pentru serviciile prestate față de clienții lor cum ar fi: efectuarea de plăți, mobilizarea creditelor, furnizarea informațiilor etc. Acest tip de C. este denumit C. bancar. De regulă el diferă în funcție de tipul operațiunii îndeplinite și de la o bancă la alta. 3. Sumă de bani percepută de un organism financiar care a acordat un credit unui anumit beneficiar pentru partea din acel credit care nu este încă utilizată de acesta și care poartă denumirea de C. de angajament. El se calculează prin aplicarea unui procent prestabilit asupra valorii părții din creditul acordat rămasă neutilizată de beneficiar. 4. În materia convențiilor internaționale, C. reprezintă remunerațiile plătite oricărei persoane pentru serviciile prestate în calitate de intermediar, agent comisionar, general, broker sau oricare altă persoană asimilată unui intermediar, agent comisionar general sau broker de către legislația fiscală a statului con-

tractant din care provin asemenea plăți. De regulă, comisiunile provenind dintr-un stat contractant și plătite unui rezident al celuilalt stat contractant pot fi impuse în acel celălalt stat.

COMISIONAR ÎN VAMĂ, persoană juridică română care îndeplinește, pentru terțe persoane și în numele lor, declararea în detaliu a mărfurilor pentru import, export, tranzitul, depozitarea și alte operațiuni vamale.

COMITETUL INTERNAȚIONAL AL TRANSPORTURILOR PE CALEA FERATĂ (CITCF), organism internațional neguvernamental al administrațiilor de cale ferată și al organismelor care au aderat la Convenția Internațională privind Transportul de Pasageri și Bagaje pe Calea Ferată (CIV) și/sau la Convenția Internațională cu privire la Transportul Mărfurilor pe Calea Ferată (CIM) cu sediul la Berna (Elveția). Înființat în 1902 la Viena, comitetul urmărește dezvoltarea dreptului internațional al transporturilor pe calea ferată, conform convențiilor CIV și CIM, precum și adoptarea unor reglementări uniforme în probleme ale dreptului transporturilor internaționale. Structura organizatorică: Comitetul director, care se întrunește de regulă o dată la 18 luni, Secretariatul, Comisiile specializate pe probleme și grupele de studiu. Comitetul reunește administrații de cale ferată, organizații de transport auto și naval (cca 300) din 31 de țări, printre care și România.

COMPANIE OFFSHORE, societate comercială înregistrată într-un stat a cărui legislație fiscală fie nu instituie impozite pe

activități comerciale, fie instituie impozite foarte mici pe veniturile realizate din asemenea activități, cu condiția ca respectiva societate să nu săvârșească fapte de comerț pe teritoriul statului respectiv. Asemenea sistem legislativ a fost denumit paradis fiscal. Scopul înființării C.O. este de a evita impozitarea profitului obținut prin activitatea economică desfășurată sau de a supune acel profit unei fiscalități deosebit de avantajoase pentru plătitorul de impozit. Legislația din paradisul fiscal permite asociațiilor să-și însușească întregul profit cu titlu de dividende, care la rândul lor (adică dividendele) nu sunt nici ele impozitabile. C.O. este o societate comercială cu răspundere limitată, are personalitate juridică și beneficiază de dreptul de a exercita orice fel de activitate permisă de lege fără a fi necesară precizarea scopului urmărit în actele de înregistrare. Numai două activități comerciale – anume, cele desfășurate de bănci și cele specifice asigurărilor de orice fel – necesită pentru înfăptuirea lor aprobare specială. Sin. *societate comercială offshore*. V. și *paradis fiscal*.

COMPANIE, înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană, cu ar fi managerul sau agentul de închiriere în regim bareboat, căruia proprietarul navei i-a încredințat responsabilitatea exploatării navei și care, achitându-și această responsabilitate, a acceptat să se achite de toate sarcinile și responsabilitățile impuse prin Codul internațional de management al siguranței.

COMPANIE DE HANDLING, o companie/ organizație, numită de o linie aeriană pentru a presta servicii de manevrare la sol.

COMPARTMENT, un spațiu în cadrul celei.

COMPONENTĂ MAJORĂ CRITICĂ, orice parte sau grup de părți esențiale pentru funcționarea unei instalații nucleare sensibile.

COMPONENTĂ, definește o parte componentă a unui echipament, sau alt obiect desemnat astfel prin reglementări speciale.

CONCESIUNE, relație consfințită printr-un act juridic adecvat (contract) prin care o persoană fizică sau juridică acordă drepturi și puteri pe care numai ea (singură) le poate acorda unui terț. Obiectul C. se referă la bunuri. Această relație are aspecte și nuanțe extrem de diferite în funcție de natura bunurilor economice respective sau domeniului de activitate. În domeniul administrației publice, de exemplu, C. constă în/sau închirierea unor terenuri, acordarea dreptului de a utiliza terenul statului pentru trecerea rețelelor electrice, de a construi pe terenuri ale domeniului public, de a exploata solul și subsolul unor asemenea terenuri etc. Aceasta mai privește acordarea dreptului de a executa anumite servicii publice în condițiile respectării unor obligații cu privire la orar, tarif etc. De regulă, C. se realizează în condiții de timp (termene sau durată) și economice foarte bine precizate. Din punct de vedere al timpului este caracteristică durata relativ mare atunci când sunt concesionate terenuri și servicii (în general, peste zece ani). C. ca relație s-a extins considerabil în ultimii ani, în mod deosebit în domeniul comerțului. Producătorul sau furnizorul conferă unei distribuitor care este concesionarul său, dreptul de a comercializa produsele sale cu titlu exclusiv pe un teritoriu stabilit – de-

numit zonă de responsabilitate -, pentru o durată determinată sau nedeterminată și sub control. Cu toate progresele realizate **C.** rămâne, după părerea specialiștilor, o relație evident perfectibilă din punct de vedere juridic.

CONCURENȚĂ, denumire specifică dată relațiilor dintre toți cei care acționează pe aceeași piață pentru realizarea propriilor interese în condiții de libertate economică. În esență, aceste relații decurg din: a) caracterul limitat al resurselor și folosirea lor alternativă ceea ce reduce, în cele din urmă realizarea intereselor sau maximizarea satisfacției proprii unităților economice în raport cu problema accesului la resurse; b) caracterul interactiv al deciziilor pe care le iau participanții la aceeași piață în mod autonom, independent, dar care depind concomitent și de cele pe care le iau ceilalți. Dată fiind această situație, c. exprimă în același timp rivalitatea, disputa, dintre entitățile economice respective care urmăresc același scop și de aceea interesele lor devin contradictorii. Pentru a-și maximiza satisfacerea trebuințelor în creștere și diversificare, vizavi de interesele limitate și cu întrebări alternative, fiecare va face tot ce-i stă în putință spre a accede la resursele potrivite aspirațiilor sale din toate punctele de vedere. În căutările lor, unitățile economice realizează inovații tehnico-științifice, își perfecționează activitățile și pregătirea, elaborează soluții pentru rezolvarea problemelor cu care se confruntă, dezvoltă și diversifică producția etc. contribuind astfel la progresul societății. Prin natură sa, **C.** este considerată cea mai importantă cauză a progresului economic și tehnico-știin-

țific. Ea se impune în acest proces pe două căi: stimulativă și coercitivă. Satisfacerea intereselor proprii stimulează unitățile economice să realizeze noi progrese, iar nereușita, dimpotrivă, le constrânge să facă progrese sub amenințarea eliminării sau pierderii pozițiilor pe care le-au avut pe piață. **C.** este resimțită de fiecare, concomitent, sub cele două aspecte, în anumite momente putând fi predominant unul sau altul dintre ele. Capacitatea **C.** de a impune promovarea progresului a condus la concluzia că dacă ea n-ar fi existat, ar fi trebuit creată, inventată. Principalul beneficiar al acestui progres este consumatorul; el recepționează efectul benefic al **C.** prin costuri mai scăzute, cantitatea, calitatea și diversitatea bunurilor, promptitudinea cu care acestea îi sunt oferite, facilitățile care i se acordă etc., în condiții de raționalitate economică, pentru a-și maximiza satisfacția. Datorită acestor consecințe, **C.** este o condiție fundamentală a economiei de piață. Pentru promovarea intereselor consumatorilor este necesară menținerea și stimularea concurenței, a unui mediu concurențial normal, fapt realizat, în toate țările, prin adoptarea unor legi ale concurenței sau de protecție a concurenței. În desfășurarea sa, **C.** creează, totodată, premisele propriei sale distorsionări și induce efecte perturbatorii, precum diferențierea și dispariția unor unități economice, șomaj etc. care în anumite țări și perioade pot atinge cote importante. Accesul la resurse nu decurge de la sine, din voința unităților economice, ci este determinat de posibilitățile sau forța economică de care dispun și pe care caută să și-o dezvolte permanent. În mod inevitabil, în funcție de

forța pe care o au, de context, pricepere și alte condiții, în tentativele pe care le fac de a accede la resurse, ele vor avea performanțe diferite. Nereușite succesive și/sau de dimensiuni mari deteriorează pozițiile relative de piață ale unor unități economice, le consolidează sau le propulsează pe ale altora, iar un număr, mai mare sau mai mic, dintre ele, dispăre prin absorbție sau faliment (lichidare). Amploarea acestor fenomene diferă pe țări și perioade. Caracterul deosebit de complex al C. a determinat studiul său, mai ales, pe segmente, fapt care a permis progrese remarcabile în știința economică. Piața nu există însă sub forma unor segmente separate, rupte unele de altele, iar prețul presupune întâlnirea - confruntarea - dintre cumpărători și vânzători. Toate acestea impun, totodată, cunoașterea concurenței într-o concepție integrată, printr-un studiu integrator pentru a evita concluzii de ansamblu greșite.

CONDIȚII DE ASIGURARE, denumire generică dată clauzelor specifice ale contractului (poliței) de asigurare prin care se reglementează răspunderea părților, mai cu seamă în ce-l privește pe asigurator, pentru avariile generate de realizarea riscurilor asigurate. În general prin C.A. se urmărește protejarea intereselor asiguratului care se înfățișează în diverse grade, în funcție de felul asigurării și de obiectul asigurării. Corespunzător gradului de protecție acordat asiguratului, în practica internațională se disting următoarele C.A. mai importante: a) *condiții fără răspundere pentru avaria particulară* (F.P.A.), comportă obligația asiguratorului de a-l despăgubi pe asigurat numai pentru daunele de avarie totală a întregii încărcături sau a

unei părți a acesteia, cât și pentru daunele de avarie particulară (dacă acestea sunt cauzate de incendiu, trăsnet, eșuare, răsturnare, scufundare, naufragiu, împotmolire, ciocnirea sau contactul cu alte mijloace de transport, cu obiecte fixe sau plutitoare (inclusiv gheață), prăbușirea podurilor sau a altor obiecte de construcții, dispariția mijlocului de transport cu care este expediată încărcătura); de asemenea, în armonie cu condițiile F.P.A. sunt acoperite pierderile, cheltuielile și contribuțiile plătite de asigurați în caz de avarie comună, ca și orice alte cheltuieli rezonabile necesare pentru salvarea bunurilor asigurate, sau care au fost făcute pentru prevenirea unui pericol imediat, reducerea consecințelor unei avarii și de stabilire a întinderii acestora, părțile putând, prin acordul lor de voință, să modifice ori să completeze aceste condiții; b) *condiții cu răspundere pentru avaria particulară* (W.P.A.): comportă obligația asiguratorului de a acoperi daunele decurgând din avaria totală sau parțială a încărcăturii generate prin intervenția unor cauze suplimentare celor specifice condițiilor F.P.A. (precum avarierea mărfii prin contactul cu apa de mare; accidente produse cu ocazia operațiilor de încărcare, descărcare sau stivuire a mărfii ori în timpul alimentării cu combustibil a mijlocului de transport; avariile suferite de marfă ca urmare a defectării instalațiilor); c) *condiții cu răspundere pentru toate riscurile* (A.R.), de specificul cărora este obligația asiguratorului cu cea mai largă cuprindere privind acoperirea oricăror avarii suferite de marfă, indiferent de cauza care le-a produs.

CONDIȚII DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE, clauze specifice ale contractului de

transport maritim care reglementează obligațiile și răspunderea părților contractante în legătură cu realizarea operațiunilor de încărcare-descărcare a mărfurilor care fac obiectul transportului respectiv. În transporturile efectuate cu nave de linie, **C.I.-D.** uzuală este **liner-terms**, adică operațiunile de încărcare-descărcare se vor efectua pe contul și pe riscul navei care va prelua și preda marfa *sotto palanco*. Potrivit acestei condiții nu se calculează contrastații, și nu se plătește *despatch money*. Pentru porturile aglomerate care prelungesc în mod artificial operațiunile de încărcare-descărcare ale navelor, companiile de linie obișnuiesc să perceapă "taxe de congestie" separat față de tariful stabilit. În transporturile efectuate cu nave de curse neregulate (*tramp*), cele mai uzuale condiții de încărcare-descărcare sunt: a) **Free out (F.O.)** - amatorul nu este implicat în descărcarea mărfii, cheltuielile și riscurile legate de această operațiune aparținând navlositorului; b) **Free in (F.I.)** - amatorul este scutit de încărcarea mărfii, ca și de stivuirea și amararea ei, aceste obligații revenind navlositorului; c) **Free in and out (F.I.O.)** - cheltuielile și riscurile cu încărcarea-descărcarea mărfurilor revin navlositorului; d) **Free in and out and stowed (F.I.O.S.)** care față de condiția **F.I.O.** precizează în mod expres că operațiunile de stivuire și destivuire a mărfii inclusiv amararea constituie obligația navlositorului; e) **Free in and out and trimmed (F.I.O.T.)** variantă a condiției **F.I.O.S.** în cazul când marfa prin specificul său nu implică stivuirea ci doar operațiunea de rulare (nive-lare). **FIOT** se folosește în cazul mărfurilor în vrac: cereale, cărbuni, minereu, fosfați.

CONDIȚII DE LIVRARE CONFORM UZANȚELOR STANDARDIZATE (INCOTERMS, RAFTD), reguli consacrate prin uzanțe comerciale internaționale standardizate, prin care se determină momentul transferului de la vânzător la cumpărător a riscurilor și cheltuielilor implicate de livrarea de mărfuri. Există două categorii de asemenea uzanțe, și anume: **INCOTERMS**, care au fost publicate sub forma unei culegeri sistematizate de Camera de Comerț Internațională din Paris într-o formă inițială în anul 1936 și apoi revizuite în anii 1953, 1967, 1980, 1990, și **RAFTD**, sistematizate de aceeași Cameră de Comerț Internațională și publicate în anul 1941. Regulile **INCOTERMS** reglementează de principiu obligațiile părților de a suporta cheltuielile privind livrarea (paritatea la livrare), și momentul și locul transmiterii riscurilor (îndeplinirea livrării), precizând totodată ce activități trebuie să desfășoare fiecare partener contractual în vederea transferării efective a mărfurilor de la vânzător la cumpărător. Ele nu reglementează pe cale expresă regulile privitoare la transmiterea dreptului de proprietate asupra mărfii de la vânzător la cumpărător, lăsând o deplină libertate de decizie părților în acest sens; dacă părțile nu uzează de această libertate și omit să reglementeze prin clauzele contractuale cum operează transferul proprietății, o atare problemă intră sub incidența lui *lex contractus*. **INCOTERMS** reglementează un număr de condiții de livrare clasificate astfel: **EXW - Ex Work** (Franco fabrică); **FCA - Free Carrier** (Franco transportator); **FAS - Free Allong Side** (Franco de-a

29 336

lungul vasului); FOB – Free on Board (Franco bord); CFR – Cost and Freight (Cost și navlu); CIF – Cost, Insurance and Freight (Cost, asigurare și navlu); CPT – Carriage Paid To (Transport plătit până la); CIP – Carriage and Insurance Paid To (Transport și asigurare plătite până la); DAF – Delivered At Frontier (Franco frontieră); DES – Delivered Ex Ship (Franco navă descărcat); DEQ – Delivered Ex Quay (Franco chei); DDU – Delivered Duty Unpaid (Franco destinație nevăduit); DDP – Delivered Duty Paid (Franco destinație văduit). Prin c.i. INCOTERMS se determină întinderea obligației vânzătorului privind procurarea documentelor, asigurarea mijloacelor de transport, plata unor taxe, asigurarea etc. Domeniul de aplicare a regulilor INCOTERMS este zona europeană. În relațiile comerciale internaționale ale SAU se utilizează prioritar RAFTD, care sunt următoarele: Ex ... Point of Origin ... ex Factory, ex Mill, ex Mine, ex Plantation, ex warehouse (franco de la punctul de origine... fabrică, moară, mină, plantație, depozit); FOB-named inland carrier at named inland point of departure (franco la bord... căraș intern nominalizat la punct de plecare intern nominalizat); FAS-free alongside-FAS Vessel-named port of shipment (franco de-a lungul vasului – port de încărcare nominalizat); C and F named port of destination (cost și navlu urmat de denumirea punctului de destinație); CIF-named port of destination (cost, asigurare, navlu urmat de denumirea portului de destinație); FOB-named inland point in country of importation (franco la bord – denumirea portului din țara de destinație); Ex Dock-named

port of importation (franco de la doc-port de destinație nominalizat). Și aceste condiții de livrare pot fi adaptate și completate prin acordul părților contractante, în funcție de specificul mărfii și al livrării. V. și INCOTERMS și RAFTD.

CONDIȚIONAL, un element format care e marcat cu C devine obligatoriu în anumite circumstanțe care trebuie specificate în tabelul format. Elementul poate fi omis dacă circumstanțele nu prevalează.

CONFERINȚE MARITIME, organizație monopolistă a amatorilor în domeniul navigației de linie de tip cartel, funcționând pe zone sau fluxuri ale relațiilor economice internaționale, stabilind tarife și condiții unice de transport și eventual folosirea unor documente de transport asemănătoare. Clienților care se obligă să transporte numai cu navele aparținând membrilor organizației li se acordă o reducere semnificativă. Principalele tipuri de C.M. sunt: a) înțelegeri între amatori sau chiar între conferințe, în scopul limitării concurenței pe o anumită linie; b) conferințe deschise, constituind înțelegeri lejere între amatori, care se limitează doar la stabilirea nivelului taxelor de transport pe o anumită linie; c) conferințe închise care pot stabili, pe lângă nivelul navlului, ponderea fiecărui amator în transporturile realizate pe respectiva linie, sau chiar orarul navelor. Pe lângă membrii cu drepturi depline, C.M. mai au și membri asociați sau amatori tolerați, care beneficiază într-o anumită măsură de taxele și condițiile conferinței. În prezent există cca. 300 C.M. de diverse tipuri.

CONFIGURAȚIA AVIONULUI, schema de planificare a utilizării spațiului interior al avionului.

CONFISCARE, trecere cu titlu gratuit în patrimoniul statului a bunului unei persoane, în urma unei hotărâri judecătorești sau a deciziei unui organ al administrației de stat.

CONOSAMENT (BILL OF LADING) – în mod curent termenul englezesc "Bill of lading" definește un document care evidențiază încărcarea mărfurilor pe o navă. Termenii corespondenți din spaniolă (conciomiento de embarque) și italiană (polizza di carico) au și ei același înțeles. Scandinavii vorbesc de "utenriks konnossement", adică de conosament aferent mărfurilor de export, ceea ce implică ideea de transport. În schimb, termenii corespondenți din franceză (connaissance), olandeză (cognossement) și germană (Konnossement) definesc o simplă adeverință de primire a mărfii și nu implică simultan încărcarea pe o anumită navă. C. de azi au un conținut care nu diferă prea mult de la un tip la alt tip datorită alinierii treptate a amatorilor, a conferințelor maritime la regulile uniforme stabilite prin convențiile internaționale de la Haga-Visby, Bruxelles și celor din Convenția Națiunilor Unite pentru transportul mărfurilor pe mare - Hamburg. Ca umare a încheierii unui contract de navlosire sau a unui contract de transport cu navele de linie, primirea la transport a mărfurilor se face pe bază de C. Potrivit art. 1(7) din Convenția Națiunilor Unite privind transporturile pe mare din 1978, C. înseamnă un document care face dovada unui contract de transport pe mare și constă în preluarea sau încărcarea mărfurilor

pe navă de către căraș, precum și obligația acestuia de a livra mărfurile contra prezentării documentului. Aceeași obligație rezultă din menținerea în acest document, prin care se prevede că mărfurile urmează să fie livrate la ordinul unei persoane nominale sau la ordin, ori la purtător. Prin Convenția internațională de la Bruxelles din 1924, în care au fost adoptate "Regulile de la Haga" se înțelege prin contract de transport, acel contract constat printr-un conosament, acesta fiind un titlu reprezentativ al mărfii ce se transportă. Este necesar să facem precizarea că aderarea la Convenția din 1978 este condiționată de denunțarea Convenției de la Bruxelles, prevederile acestei convenții din urmă fiind aplicabile numai între companiile de transport naval și beneficiarii din statele care nu sunt încă membre ale Convenției din 1978. Potrivit art. 31(1) din Convenția din 1978, în momentul când devine stat contractant la prezenta Convenție, orice stat parte la Convenția internațională pentru unificarea unor reguli în materie de conosamente semnată la Bruxelles la 25 august 1924, va notifica guvernului belgian ca depozitar al Convenției din 1924, că denunță numita Convenție, declarând că denunțarea va intra în vigoare la data când prezenta Convenție intră în vigoare pentru acel stat. Prevederile Convenției din 1978 se aplică contractelor de navlosire (Charter Party) numai dacă se întocmește un conosament (în virtutea unui Ch/P), prin care se reglementează relațiile dintre căraș și deținătorul conosamentului, dacă acesta din urmă nu este și navlositor. C. reprezintă promisiunea cărașului că va livra marfa

înscrisă încărcată la bord sau preluată la transport într-un port nominal. Deci conosamentul este o adeverință semnată de căraș sau de o persoană împutemicită de acesta, de regulă comandantul navei, prin care se dovedește că mărfurile descrise (calitativ și cantitativ) în acest document au fost preluate pentru a fi încărcate pe o anumită navă și pentru a fi transportate dintr-un port în alt port în scopul de a fi predate persoanei nominale sau posesorului acestui document. În realitate nici unul din termenii de mai sus nu definesc în mod corespunzător esența și conținutul complex al **C.** în virtutea funcțiilor pe care acesta le îndeplinește și anume: a) **C.** este o adeverință semnată de căraș (sau în numele acestuia, de un împutemicit al său) și eliberată expeditorului, pentru a face dovada că mărfurile pe care acesta le descrie au fost încărcate pe un anumit vas, cu o anumită destinație, sau au fost încredințate amatorului în vederea transportului. b) **C.** înseamnă dovada existenței contractului de transport. **C.** nu este el însuși contract de transport, dar confirmă că a existat un acord în prealabil între încărcător și căraș de a realiza prestație de transport. Acord ce practic reprezintă contractul de transport. Mai mult, în Convenția Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor pe mare - Hamburg, se arată chiar în definiție că un **C.** este "documentul care face dovada unui contract de transport pe mare". În foarte multe conosamente se enunță și principalele condiții ale contractului de transport, care, de regulă, se încheie înaintea semnării **C.** c) **C.** este un titlu reprezentativ al mărfurilor care se transportă pe nava respectivă. Cel

care este în posesia acestui document este socotit ca fiind proprietarul mărfurilor descrise. Acest titlu de proprietate poate fi negociat în timpul transportului. Posesorul conosamentului poate la destinație să ridice singur mărfurile descrise sau poate dispune predarea lor unei alte persoane girate. Unul din scopurile principale ale conosamentului este acela de a permite proprietarului mărfurilor să dispună de ele cât mai operativ. d) **C.** este un instrument de credit întrucât pe baza lui se deschide, prin intermediul băncilor, creditul necesar finanțării contractului de vânzare-cumpărare. Deci conosamentul diferă de la un fel de marfă la altul, de la relație la relație și în funcție de voința celor două părți, respectiv a încărcătorului și a cărașului. Totuși, în prezent există deja în practică tipuri de conosamente cu un conținut relativ similar. Sunt însă câteva mențiuni care trebuie să fie cuprinse în mod obligatoriu într-un conosament, respectiv: a) - natura generală a mărfurilor, marcasele principale necesare pentru identificarea mărfurilor, o declarație expresă, dacă este cazul, privind caracterul periculos al mărfurilor, numărul de colete sau de bucăți, precum și greutatea mărfurilor sau cantitatea lor exprimată în alt mod, așa cum au fost furnizate aceste indicații de către încărcător; b) - starea aparentă a mărfurilor; c) - numele și sediul principal al cărașului; d) - numele încărcătorului; e) - destinatarul, dacă este menționat de încărcător; f) - portul de încărcare prevăzut în contractul de transport maritim și data la care mărfurile au fost luate în primire în portul de încărcare; g) - numele navei pe care este încărcată marfa. În cazul unor conosamente directe pot fi în-

scrise în acest document și navele secundare care au efectuat transportul pe anumite porțiuni ale lanțului de transport; h) - portul de descărcare care, de regulă, este portul unde efectiv s-a descărcat marfa de pe navă și unde încetează responsabilitatea căraușului. Pentru transporturile cu transbordare acoperite prin conosament direct pe întregul parcurs pot fi înscrise, în afară de porturile de descărcare și de transbordare; i) - locul și data emiterii conosamentului. Data emiterii conosamentului poate fi aceeași cu data de încărcare sau posterioară încărcării. La conosamentul preluat pentru încărcare, data emiterii poate să fie anterioară încărcării (eventual data depunerii mărfii pe chei și/sau respectiv a preluării răspunderii asupra acesteia de către cărauș); j) - menționarea navlului în conosament este obligatorie, mai ales atunci când este plătit de destinatar sau s-a indicat că este plătit de către acesta; mențiunea de navlu plătit anticipat ("freight prepaid" sau "freight paid") se folosește la condiția de livrare CIF sau C&F, unde vânzătorul este obligat să plătească navlul; k) - data sau perioada de livrare a mărfurilor în portul de descărcare (dacă acest lucru a fost convenit între părți); l) - numărul exemplarelor negociabile semnate de cărauș sau comandantul navei (de obicei un set de trei originale); m) - principalele clauze și condiții de transport; n) - declarația (dacă este cazul) încărcătorului că mărfurile vor fi sau vor putea fi încărcate pe punte; o) - data încărcării efective a mărfurilor pe navă. La cererea încărcătorului, căraușul trebuie, după încărcarea efectivă a mărfurilor pe navă, să înscrie în conosament mențiunea

"încărcat la bord" (shipped on board"), indicând și numele navei respective. Dacă anterior încărcătorul a primit un conosament sau un alt document din care rezultă că mărfurile au fost "preluate pentru transport" ("received for shipment"), el poate cere căraușului eliberarea unui alt conosament cu mențiunea "încărcat la bord" în schimbul restituirii celui primit înaintea încărcării efective. p) - denumirea convențiilor sau convenției care guvernează conosamentul eliberat de cărauș. De regulă în conosament se indică convențiile Haga, Haga-Visbury, Bruxelles sau Convenția Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor pe mare; r) - limita sau limitele răspunderii căraușului convenite între părți în sensul creșterii, față de prevederile Convenției Națiunilor Unite privind transportul pe mare (dacă acest lucru a fost convenit între părți). Orice declarație inexactă sau omisiune făcută de navlositor (expeditor) la predarea mărfurilor la transport, va atrage răspunderea acestuia prin obligarea sa la plata unor despăgubiri ce i se cuvin căraușului, conform Convenției Națiunilor Unite pentru transporturile pe mare din 1978 art. 17 al. 1. Pentru stabilirea unor eventuale răspunderi, numele căpitanului trebuie scris clar, iar sub semnătura acestuia să fie adăugat cuvântul "Master" (căpitan). În afara clauzelor obligatorii, în C. pot fi înscrise, la cererea căraușului sau încărcătorului, și alte clauze referitoare la starea mărfii și cantitatea încărcată, precum și unele aspecte legate de cheltuielile de transport. În privința stării mărfurilor încărcate sau preluate pentru transport se pot înscrie unele aspecte referitoare la caracteristicile calității mărfu-

rilor. Încărcătorul este obligat să furnizeze cărașului date reale. Dacă există observații cu privire la cele înscrise în conosament, se consideră că mărfurile încărcate sau preluate au fost în stare aparent bună. De asemenea, cantitatea care apare pe C. sub formă de greutate, număr de bucăți sau colete etc. se consideră până la proba contrarie ca reală și trebuie predată la destinatar așa cum a fost înscrisă în C. Această obligație este valabilă și când conosamentul a fost transmis unei terțe persoane. Mai mult, în Convenția Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor pe mare se precizează că transportatorul nu are dreptul să facă o dovadă contrară privind descrierea cantitativă și calitativă a mărfurilor făcută în C. De aceea, în situațiile când cărașul constată anumite nereguli privind calitatea și cantitatea mărfii, precum și a ambalajului, el poate face unele mențiuni care să ateste aceste aspecte pentru a-și reduce sau chiar exclude responsabilitatea. **Tipuri de conosamente în funcție de modul de transmitere a proprietății:** a) - **Conosamentul nominativ.** Acest tip de C. se eliberează în favoarea unei anumite persoane nominalizată expres în acest document trebuie să întocmească un act de cesiune, pe care trebuie să îl notifice comandantul navei, acesta neavând dreptul să elibereze marfa decât persoanei nominalizate. C. nominativ are însă avantajul că în caz de pierdere, răstăcire sau sustragere a originalului, persoana care îl deține nu-l poate folosi pentru a intra în posesia mărfurilor. Pentru a mări operativitatea transferului proprietății și la acest tip de C. și deci pentru a facilita negocierea, majoritatea

statelor l-au asimilat prin lege cu principiile dreptului cambial, conosamentul fiind socotit el însuși un titlu transmisibil prin gir. b) - **Conosamentul la ordin.** Acest tip de C. este emis la ordinul unei anumite persoane, care apoi îl poate andosa unei alte persoane. Prin această andosare persoana respectivă devine proprietarul de drept al mărfii. Modul de transmitere al C. la ordin este asemănător cu cel al transmiterii cambililor. Dacă posesorul dorește să transfere proprietatea unei alte persoane, atunci înscrie și semnează ordinul de transmitere a C. Andosarea poate face "în plin" (indorsment in full) atunci când se nominalizează persoana și "în alb" (indorsment in blank) când nu se indică persoana căreia i se transmite C. Posesorul care nominalizează persoana căreia i se face transmiterea se numește girant (indorser), iar persoana nominalizată se numește girator (endorsee). Dacă nu se indică persoana căreia i se transmite conosamentul și cuprinde numai semnătura girantului, atunci acesta circulă la fel ca un titlu la purtător. Posesorul C. poate însă completa persoana care are dreptul să îl valorifice, adică să primească mărfurile. Se face precizarea că cei care girează un conosament nu se obligă personal față de următorul posesor, deci nu sunt garanți. c) - **Conosamentul la purtător (au porteur).** Acesta este acel tip de C. pe care sunt înscrise cuvintele "la purtător". Prin umare deținătorul C. este și proprietarul mărfii înscrise în C. Deci comandantul eliberează marfa celui pe care îl prezintă în portul de descărcare. C. la purtător prezintă însă dezavantajul că oricine a intrat în posesia C., indiferent pe ce

cale, pierdere sau sustragere, poate intra în posesia mărfii întrucât comandantul navei nu este obligat să constate dacă posesorul conosamentului este cel legal sau nu. Din acest motiv, în majoritatea cazurilor C. sunt fie nominative, fie la ordin.

Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al momentului încărcării mărfii pe navă. a) **Conosament "încărcat la bord" (shipped on board).** Acest tip de C. indică faptul că marfa a fost încărcată la bordul navei. În majoritatea contractelor de vânzare-cumpărare și acreditive se solicită ca document de plată C. "shipped on board" întrucât există siguranța că marfa înscrisă în C. a fost încărcată și este practic în curs de deplasare pe nava indicată. Astfel după terminarea vioajului (calculat ca timp) proprietarul C. va intra în posesia mărfii la o anumită dată fixată sau calculată. C. "încărcat la bord" se eliberează pe baza ordinului de îmbarco (mate's receipt) emis de ofițerul secund care, de regulă este responsabil cu încărcarea și descărcarea mărfurilor. În acest document (ordinul de îmbarco) se indică numărul coletelor încărcate, mărcile, greutatea, portul de destinație a mărfurilor încărcate, precum și locul acestora pe navă: "mate's receipt" este de altfel documentul care dovedește, până la eliberarea C. că marfa a fost încărcată pe navă. b) - **Conosament primit spre încărcare.** Se întâmplă destul de des ca marfa să fie predată cărașului înainte de încărcarea pe navă. În acest caz, cărașul eliberează un C. "primit spre încărcare" (received for shipment bill of lading) pentru mărfuri care nu sunt încă încărcate, dar care sunt preluate pe răs-

punderea sa. În fapt, acest document reprezintă o obligație fermă de a transporta mărfurile nominalizate în cantitatea descrisă în portul de destinație nominalizat și de a le preda destinatarului. Acest tip de conosament se folosește mai ales la transportul mărfurilor cu nave de linie. În cazul mărfurilor transportate cu nave de linie, condiția de navosire "liner" impune ca armatorul să suporte din navlu și cheltuielile de încărcare. În această situație, navele de linie preiau mărfurile la sosirea în port, le antrepozitează, le pregătesc pentru încărcare, direct sau prin agenții săi. C. de acest tip sunt admise în practica bancară ca documente negociabile, dacă se solicită prin contracte sau credite documentare conosamentul "încărcat la bord".

Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al rutei și destinației de transport acoperite. a) - **Conosamentul oceanic sau maritim (ocean B/L).** Acest tip de C. acoperă transportul dintr-un port maritim de încărcare până la postul de descărcare; b) - **Conosamentul de serviciu.** Atunci când la transport participă mai mulți cărași, respectiv mai multe nave participante la executarea transportului, se pot elibera mai multe conosamente care să acopere numai o parte din lanțul de transport. Acest tip de C. este eliberat la cererea și din ordinul cărașului principal. C. de serviciu nu este un document negociabil, deși răspunderea pentru executarea transportului în bune condiții este atât față de cărașul principal, cât și față de destinatarul mărfurilor respective; c) - **Conosamentul direct (through B/L).** O dată cu dezvoltarea transportului din poartă în

poartă, mai ales în cazul transportului containerizat, se aplică pe scară tot mai largă **C. direct** (through bill of lading), adică acel tip de **C.** care acoperă întreaga distanță de transport, respectiv distanța de la locul de încărcare, indiferent de modalitatea de transport (feroviar, rutier, fluvial, maritim) și mijlocul de transport folosit până la destinatarul final. Pentru încărcător acest tip **C.p** este foarte avantajos, întrucât acesta nu cunoaște decât un singur căraș, respectiv cărașul principal care răspunde de transport și de predarea mărfii la destinatarul final, în condițiile de calitate și cantitate descrise în conosament. Ceilalți participanți la lanțul de transport eliberează **C.** sau alte documente de transport, însă răspund numai în porțiunea din lanțul de transport pe care s-a executat transportul. **Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al continuității transportului.** a) **Conosamentul fără transbordare.** În cazul transporturilor directe, respectiv cu același mijloc de transport din portul de încărcare până la portul de destinație, se eliberează un conosament fără transbordare. Această precizare se face, de regulă, atunci când transportul se poate executa și în mod indirect cu transbordare printr-un port intermediar. Acest **C.** este preferat atât din punct de vedere al conservării calității și calității mărfii, cât și din punct de vedere al duratei de transport. În mod normal, transportul direct are o durată mai mică de transport deoarece marfa nu mai așteaptă neîncărcarea într-un port intermediar. b) **Conosament de transbordare.** Pentru partizile mici de marfă, fiind neeconomic a angaja întreaga capacitate a unui mijloc

de transport din portul de încărcare până la portul de descărcare, transportul se efectuează cu transbordare într-un port intermediar în care există un flux mai mare de transport. În asemenea situații se eliberează un **C.** cu transbordare care, așa cum s-a mai arătat, se acceptă de bănci spre negociere, în afară de cazul când acest lucru este interzis expres. **Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al persoanei care le eliberează.**

a) **Conosamente eliberate de cărașii.** De regulă, cărașii eliberează **C.** prin comandanții navelor. Primul ofițer asistă la încărcarea mărfurilor și emite o dovadă numită prin ordin de imbarco care atestă cantitatea de marfă încărcată sau preluată în custodie pentru a fi încărcată ulterior. Ordinul de imbarco nu este un titlu reprezentativ, ci numai documentul preliminar în baza căruia se eliberează conosamentul.

b) - **Conosamentele eliberate de agenții cărașului.** În unele porturi cărașii au reprezentanță diferiți, agenți de încărcare sau case de expediții care preiau marfa de la încărcători, eliberând în schimb **C.** în numele cărașului pe care îl reprezintă. În cazul acestor **C.** cărașii poartă aceeași răspundere ca și atunci când le-ar fi eliberat ei înșiși.

c) - **Conosamente eliberate de operatori multimodali și case de expediție internațională.** **C.** eliberate de casele de expediție internaționale sau de operatorii multimodali acoperă întregul lanț de transport, respectiv distanța totală din poartă în poartă. Aceste **C.** sunt eliberate fie în nume propriu, fie în nume unor amatori. În cazul în care este eliberat în nume propriu, acesta trebuie să fie **C.** aprobat de FIATA (Asociația Internațională

a Tranzitărilor și Asimilațiilor acestora), iar casa de expediție respectivă să fie membru FIETA. Acest tip de conosament se numește "FIATA bill of lading". Numai acest gen de conosamente sunt negociate de bănci. Conosamentele eliberate de casele de expediții care nu sunt membri FIATA, așa-numitele "conosamente de casă" (House bill of lading), nu pot fi negociate decât dacă acest lucru se prevede expres în acreditiv. **Tipuri de conosamente în funcție de modul de realizare a transportului maritim.** a) **Conosamente convenționale.** Mărfurile de masă (materii prime, materiale sau mărfuri care de regulă se transportă în vrac și în cantități mari) se transportă cu nave exploatate în sistemul "tramp" (ad-hoc). Prețul de transport cu navele "tramp" fiind mult mai mic, marfa poate să fie încărcată în nave de mare capacitate. De regulă, la transportul "tramp" se încheie contracte de navosire și se eliberează C. Pentru acest sistem de transport se eliberează C. convenționale (uzuale), în care se reiau total sau parțial clauzele convenite anticipat prin contractul de navosire. b) **Conosamente de linie (liner B(L).** Mărfurile generale în cantități mici se transportă, de regulă, cu nave de linie. Liniile de navigație își stabilesc anumite condiții pe care apoi le publică și le înscriu pe verso-ul C. Condițiile de eliberare a C. și clauzele conosamentului se modifică mai greu decât la conosamentele convenționale (care se negociază de fiecare dată): Cu toate acestea, și la acest tip de C. se pot negocia anumite clauze. În plus se pot include convențiile care guvernează C. Este indicat să se solicite ca în toate C. să

se înscrie mențiunea că se supune regulilor din "Convenția Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor pe mare". Tipuri de conosamente în funcție de angajarea navei practicate în România. C. prezintă o serie de clauze cu referire la contractul de transport de mărfuri pe mare și care sunt nuanțate în funcție de modul de angajare a navei. Astfel, conform practicii românești, se întâlnesc trei tipuri distincte de conosamente după cum urmează: 1) **CONLINE-BILL** - este specific prin aceste clauze transportului perfectat în condiții de linie; 2) **CONGEBILL** - este folosit la angajarea unei nave la care s-a încheiat și un charter-party, în formular înscriindu-se numărul și data contractului de transport; 3) **CONBILL** - folosit la o angajare tramp, dar care nu face referire la un charter-party. Este un tip de conosament care le îmbină pe celelalte două.

CONSILIER DE SIGURANȚĂ PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE, denumit în continuare *consilier*, persoana desemnată de o persoană fizică sau juridică pentru a îndeplini atribuțiile prevăzute în regulament și care este titular al certificatului.

CONSILIUL DE COOPERARE VAMALĂ (CCV), organism internațional interguvernamental cu sediul la Bruxelles, înființat în 1950, ca urmare a semnării la Bruxelles a Convenției privind crearea unui consiliu de cooperare vamală (cunoscută și sub denumirea de Convenția de la Bruxelles) având ca scop dezvoltarea cooperării internaționale în domeniul vamal. În vederea atingerii acestui obiectiv se acționează, printre altele, în următoarele direcții: examinarea

aspectelor tehnice ale Sistemelor vamale în scopul concertării și uniformizării acestora, promovarea simplificării formalităților vamale; urmărirea modului de aplicare a diferitelor convenții adoptate în domeniul vamal, inclusiv a asigurării interpretării uniforme a prevederilor acestora etc. O dată cu semnarea convenției în baza căreia CCV a luat ființă, au mai fost semnate încă două documente similare: Convenția privind Nomenclatorul de Clasificare a Mărfurilor (NCCV) și Convenția privind Evaluarea Vamală. Structura organizatorică: Consiliul care se reunește anual și o serie de comitete subsidiare între care Comitetul pentru Evaluarea Vamală, Comitetul pentru Nomenclaturi etc. România este membră a CCV.

CONSUM AL UNEI SUBSTANȚE CHIMICE, reprezintă transformarea unei substanțe chimice într-o altă substanță, prin reacție chimică.

CONT. (A.H.), CONTINENT OF EUROPE, ANTWERP-HAMBURG RANGE, Continental european, ruta Anvers-Hamburg.

CONT. (B.H.), BORDEAUX-HAMBURG RANGE OF CONTINENTAL PORTS, porturile continentale de pe ruta Bordeaux-Hamburg.

CONT. (H.H.), Le Hâvre-Hamburg range of continental ports, porturile continentale de pe ruta Hâvre-Hamburg.

CONTAINER AERIAN, container adaptat normelor de navigație aeriene.

CONTAINER DE MARE CAPACITATE (HIGH CUBE), container corespunzător în lungime și lățime normelor ISO dar cu o

înălțime mai mare (9'6" = 2,90 m în loc de 8' = 2,44 m).

CONTAINER MARITIM, container suficient de solid pentru a putea fi stivuit într-o navă celulară și care se manipulează prin partea superioară. Ele răspund, în general, normelor stabilite de către Organizația Internațională de Standardizare (ISO).

CONTAINER TERESTRU, container care răspunde la noemele impuse de către Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC), concepute pentru a fi utilizate în transportul combinat cale ferată-șosea.

CONTAINER, un recipient folosit, de regulă, de către un singur expeditor, conținând unul sau mai multe colete și care formează o singură unitate, în scopul de a fi mai ușor de manevrat și depozitat. C. este un utilaj având dimensiuni standard, refolosibil și fiind destinat formării unei unități distincte de încărcătură, susceptibil de manipulare și transbordare cu mijloace tehnice specifice. C. sunt supuse testării și aprobării în armonie cu prevederile Convenției pentru Containere Sigure (la care a aderat și România în 1975). Ele trebuie să poarte permanent o placă tip intitulată **CSC SAFETY APPROVAL** pe care sunt înscrise caracteristicile acestora. V. și **containerizare**.

CONTAINERE DE FOARTE MARE CAPACITATE, container în afara normelor de dimensiuni ISO. Aceste dimensiuni, care sunt variabile, pot atinge, de exemplu, în lungime 45' (13,72m), 48' (14,64m) sau 53'(16,10m).

CONTAINERIZARE, tehnologie modernă de expediție și transport al mărfurilor

bazată pe utilizarea containerelor. Transporturile containerizate prezintă avantajul unui plus de siguranță în ceea ce privește păstrarea integrității mărfurilor în timpul transportului de la furnizor la beneficiar. Totodată ele permit utilizarea mijloacelor moderne de manipulare în operațiunile de încărcare-descărcare a mărfii. România a aderat la Convenția vamală relativă la containere în 1974, Convenția pentru Containere Sigure în 1975 și la Convenția T.I.R. Ca urmare, expedițiile de mărfuri containerizate pot circula atât pe teritoriul României, cât și pe teritoriul altor țări sub acoperirea unui sigiliu vamal de la încărcarea containerelor în mijlocul de transport utilizat până la descărcarea acestora la locul de destinație. Efectuarea expediției internaționale de mărfuri containerizate are loc pe baza unui contract unic de transport (expediție) și chiar presupune utilizarea mai multor mijloace de transport (în sistem de transport multimodal). Convenția Internațională cu privire la Transporturile de Mărfuri adoptată în mai 1980 sub egida U.N.C.T.A.D. conține reglementări menite să faciliteze și să stimuleze transporturile containerizate.

CONTINGENT DE MĂRFURI, limită cantitativă sau valorică, exprimată în unități fizice sau valorice instituită de autoritățile guvernamentale din diverse țări pentru a determina măsura în care este admis importul sau exportul anumitor mărfuri. Este un instrument de politică comercială menit să realizeze restrângerea cantitativă a schimburilor de mărfuri în comerțul internațional. În ceea ce privește exportul, **C.M.** este frecvent utilizat cu referire la import, fiind motivat aici de necesitatea protejării

economiei naționale față de concurența străină. Ca măsură protecționistă, **C.M.** se poate înfățișa sub două forme, și anume: a) **C.M. globale**: se distinge prin aceea că dă expresie limitei superioare fixate pentru înfăptuirea operațiunilor de import pe o perioadă prestabilită (uzual un an calendaristic) fără a se deosebi între țările exportatoare de mărfuri, deci fără a se ține seama de proveniența mărfii; b) **C.M. bilaterale**: de specificul cărora este stabilirea unor limite maxime admise la import pentru mărfurile din fiecare țară (sau grup de țări). De regulă **C.M.** sunt înscrise în listele anexe la protocoalele sau acordurile comerciale bilaterale. Ele sunt susceptibile de revizuire anuale atunci când sunt convenite pe termen mediu sau lung. Practica de comerț internațional la scară planetară demonstrează că în toate țările, indiferent de gradul lor de dezvoltare economică, este utilizat **C.M.**, ori de câte ori agenții economici interni sunt concuși pe propria piață de produsele agenților economici străini cu înalt grad de competitivitate.

CONTRACT DE AGENT (SAU DE AGENTURĂ), contract de intermediere ce se încheie între o persoană, numită *reprezentat* și o altă persoană, numită *reprezentant*, sau *agent* și în temeiul căruia acesta din urmă își asumă obligația ca, în schimbul unui comision, să trateze afaceri comerciale în numele și pe seama celui dintâi. **C.A.** implică întotdeauna o reprezentare perfectă: agentul care este în toate cazurile un comerciant independent și săvârșește intermedierea cu titlu de profesie, încheie acte juridice în numele și pe seama reprezentatului. Agentul prestează serviciile de reprezentare în schim-

bul unei remunerații ce constă într-o sumă procentuală calculată la cifra de afaceri realizată în contul reprezentatului. El are un drept de retenție asupra bunurilor primite de la reprezentat sau pentru acesta, în scopul îndeplinirii mandatului încredințat; dreptul respectiv se păstrează în ființă până la momentul în care reprezentatul achită comisionul și-l despăgubește pe agent pentru cheltuielile făcute cu reprezentarea. **C.A.** se distinge de alte contracte de intermediere prin două trăsături specifice, și anume: comportă stabilirea unei relații de reprezentare între reprezentat și agent pe o durată mai îndelungată; conține în cuprinsul său clauza de exclusivitate teritorială, pe baza căreia se conferă agentului monopolul pentru încheierea afacerilor comerciale ale reprezentatului pe un anumit teritoriu, lansarea în cuprinsul său a clauzei de exclusivitate, precum și faptul că încheierea lui se face pe durată de timp mai mare și, adeseori, chiar pe durată nedeterminată sunt împrejurări ce limitează considerabil posibilitatea reprezentatului de a revoca **ad nutum** (adică unilateral) acest contract: revocarea contractului fără motiv legitim de către reprezentat este inadmisibilă; ea este admisibilă cu condiția ca reprezentatul să facă dovada culpei agentului. instrucțiunile privind modalitatea aprobării contractelor de reprezentanță și de acordare a dreptului de desfacere a mărfurilor exportate pe o piață sau mai multe piețe externe aplicabile în practica română de comerț exterior precizează că acordarea exclusivității prin contractele de reprezentanță nu este admisă decât în mod cu totul excepțional și numai pe timp

și spațiu cât mai limitate, pentru cazuri speciale, în care condiția exclusivității nu poate fi evitată, sau când interesele noastre comerciale deosebite o cer. Se consacră astfel caracterul de excepție al clauzelor de exclusivitate și de durată îndelungată sau de durată nedeterminată a **C.A.** Acest contract prezintă interes pentru ambele părți, în practica contractă internațională: din punctul de vedere al reprezentatului, serviciile prestate de agent sunt deosebit de utile, deoarece acesta din urmă, fiind interesat de obținerea unei remunerații cât mai mari, va depune strădanii necesare pentru realizarea unei cifre de afaceri cât mai ridicate, scop în care se va preocupa de prospectarea, controlul și supravegherea pieței de desfacere. Totodată agentul profesionist este în măsură să faciliteze realizarea afacerilor reprezentatului grație cunoștințelor sale privind piața din zona lui teritorială de activitate, preferințele clientelei, uzanțele locale, legislația în vigoare etc.; cât privește interesul suscitât de acest contract pentru agent, -ei decurge din faptul că remunerația obținută de el constituie sursa lui de câștig. Agentul nu se găsește în relații de subordonare față de reprezentat; constatarea privește situația sa în general, inclusiv ipoteza în care el se comportă ca un comis-voiajor, colectând pentru reprezentat comenzi ce le trimite spre apreciere acestuia din urmă, care va încheia operația juridică direct cu terțul. Atunci când contractanții (reprezentatul și agentul) își au sediul (firma individuală) pe teritorii statale distincte, **C.A.** are caracter internațional. În asemenea situații, problemele de capacitate referitoare la ambii

contractanți sunt reglementate de legea personală, respectiv de legea națională; fondul și efectele contractului primesc incidența legii desemnate de părți în temeiul principiului *lex voluntatis*. Practica jurisdicțională din diferite țări oscilează, în ipoteza că părțile n-au ales legea aplicabilă, între soluția supunerii C.A. legii locului de executare a mandatului primit de agent și soluția supunerii acestui contract legii în vigoare la sediul agentului, care nu concordă obligatoriu cu *lex loci executionis*. Sin. *contract de reprezentare*.

CONTRACT DE ASIGURARE, act consensual întocmit prin simplul acord al părților, fără să fie nevoie de vreo formă specială de manifestare a acestei voințe. Se încheie pe tipuri de asigurări (animale, bunuri, automobile) și cuprinde date referitoare la identificarea asiguratului și a bunurilor ce se asigură, suma asigurată, prima de asigurare, diferite clauze contractuale.

CONTRACT DE CONCESIUNE, contract care se referă la dreptul unei persoane fizice sau juridice de a putea exploata anumite bunuri sau servicii ale statului în anumite condiții.

CONTRACT DE MANAGEMENT, acord prin care o persoană juridică ce desfășoară o activitate economică, în calitate sa de proprietar, încredințează unui manager organizarea, conducerea și gestionarea activității sale pe baza unor obiective și criterii de performanță cuantificabile, în schimbul unei remunerații.

CONTRACT DE NAVLOSIRE CHARTER-PARTY, încorporează condițiile contractului de transport cu nave de curse regulate (tramp). El există în două va-

riante, armatorul se obligă să realizeze servicii de transport. Așa cum au fost ele cerute de navlositor și convenite împreună cu acesta, cu o navă echipată de armator, pentru navigația și conducerea căreia armatorul rămâne răspunzător pe toată durata de valabilitate a contractului. Voyage charter și Time charter implică angajarea întregii nave de către navlositor, pentru unul sau mai multe voyage, sau pentru o perioadă determinată de timp. Când încărcătura unei nave este constituită din mai multe loturi de marfă, aparținând unor expeditori diferiți, contractul de transport poate îmbrăca, de asemenea, forma unui charter party. Cel mai adesea însă, în asemenea cazuri se întocmește câte un conosament, care dovedește totodată, și faptul că marfa a fost predată armatorului pentru transport, sau a fost chiar încărcată. Voyage charter este deosebit de utilizat în transporturile de mărfuri pe mare. El poate fi adaptat oricărei tranzacții comerciale care implică deplasarea spațială a unei cantități determinate de marfă de la un port la altul. Voyage charter constituie urmarea firească a unui contract comercial de vânzare-cumpărare externă, în care navlositor este fie exportatorul care a vândut marfa în condiții CIF - port de destinație, fie importatorul care a cumpărat marfa pe baza condiției de livrare FOB - port de încărcare. Pe de altă parte, cel mai adesea, time charter este utilizat de acei navlositori care doresc să exploateze o navă pentru o perioadă determinată de timp, fără să-și asume riscurile financiare pe care le implică posesia unei nave sau răspunderea pentru navigația și conducerea tehnică a

acesteia. Între voyage charter și time charter există deosebiri esențiale în ceea ce privește drepturile și obligațiile pe care navlositorul le are în legătură cu exploatarea navei, calculul navlului, respectiv al chiriei, perioada de valabilitate a contractului ș.a. În primul rând, trebuie subliniat faptul că în cazul unei navlosiri în time-charter, amatorul închiriază nava navlositorului pentru o perioadă determinată de timp, iar navlositorul primește nava în chirie pentru o perioadă determinată de timp, iar navlositorul primește nava în chirie pentru transportul de mărfuri în perioada de valabilitate a contractului, în schimbul unei sume de bani numită chirie (hire). Pe de altă parte, în cazul unei navlosiri cu voiajul, pe bază de voyage charter, amatorul se obligă să efectueze un voiaj, sau mai multe voiaje consecutive, în vederea transportului unor loturi de marfă, puse la dispoziție de către navlositor, în schimbul unei sume de bani, numită navlu. În cazul unei navlosiri cu voiajul, apar probleme specifice de calcul al staliilor, contrastaliilor și dispatch modey-ului, care nu apar în cazul unei navlosiri pe timp. Operațiunile de încărcare-descărcare sunt uneori în sarcina navlositorului, alteori în sarcina amatorului (în funcție de condiția de încărcare-descărcare stipulată în contract), pe când în cazul unei navlosiri pe timp, încărcare, stivuirea, destivuirea și descărcarea mărfii sunt întotdeauna în sarcina navlositorului. La navlosirile voiaj cu voiaj navlositorul își asumă, de asemenea, unele riscuri în legătură cu exploatarea navei, cum ar fi imobilizarea temporară a acesteia într-un port din cauza unei greve sau greve patronale, descărcarea mărfii

într-un alt port decât portul inițial de descărcare, datorită înghețului sau unui conflict armat în zona respectivă etc. Cu toate acestea, exploatarea propriu-zisă a navei nu este în sarcina navlositorului, ci în cea a amatorului. Cu totul altfel se prezintă situația în cazul unei navlosiri pe timp. În acest caz, navlositorul are dreptul să dirijeze nava de la un port la altul, să o încarce cu orice mărfuri dorește, în condițiile limitelor și restricțiilor stipulate în contract. Astfel, în time charter party având codul "BALTIME", se precizează în mod expres obligația comandantului de a urma dispozițiile navlositorului cu privire la exploatarea navei, agenturarea ei și alte probleme legate de transportul în cauză, precum și răspunderea care revine navlositorului pentru consecințele îndeplinirii de către comandant a ordinelor și instrucțiunilor sale, pentru întocmirea necorespunzătoare a documentelor navei, sau pentru rătăcirea coletelor și transportul lor dincolo de portul inițial de destinație. Se poate afirma, fără teama de a greși, că în cazul unei navlosiri pe timp întreaga exploatare comercială a navei cade în sarcina navlositorului, pe când amatorului îi revine doar răspunderea pentru exploatarea tehnică a acesteia. Ca umare a atribuțiilor sporite pe care navlositorul în time-charter le are în legătură cu exploatarea navei, acesta suportă, în consecință, o serie de cheltuieli legate direct de voiajele pe care nava le efectuează din ordinul său. Ca regulă generală, navlositorul suportă cheltuielile cu combustibilul, apa pentru cazane, taxele de canal, cele portuare etc., cheltuieli care, în cazul unei navlosiri pe bază de voyage charter party,

sunt suportate de armator. Navlositorul în time charter își asumă, de asemenea, răspunderea deosebit de importantă care rezultă din semnarea conosamentelor de către comandant, ca o consecință a ordinelor sale. O altă deosebire importantă între navlosirea pe bază de voiaj și navlosirea pe timp constă în modul de calculare a navlului. Ca regulă generală, la navlosirea în baza unui voyage charter party, navlul se calculează în funcție de cantitatea sau volumul mărfii care face obiectul transportului, sau ca o sumă globală pentru întregul voiaj în funcție de capacitatea navei (lump sum), pe când în cazul navlosirii pe baza unei time charter party, navlul îmbracă o formă specifică - chiria - care se calculează în raport cu timpul cât nava se află la dispoziția navlositorului. În funcție de forma de navlosire și deci de forma pe care o îmbracă remunerarea care i se cuvine armatorului (navlul sau chiria), există deosebiri și în ceea ce privește cota parte din riscul pe care armatorul și navlositorul și-l asumă în legătură cu scurgerea timpului. În cazul unui voyage charter party, determinarea navlului nu ține seama de timpul consumat pentru efectuarea voiajului și, în consecință, eventuala întârziere a navei datorită riscurilor obișnuite ale mării este suportată, în principiu, de armator. Pe de altă parte, în cazul unei navlosiri pe timp, unde chiria se calculează în funcție de timpul cât nava se află la dispoziția navlositorului, pierderea de timp incumbă, în mod normal, acestuia din urmă. Cu toate acestea, există importante excepții de la această regulă generală. În cazul unei navlosiri cu voiajul, o parte din riscul de întârziere în

portul de încărcare și cel de descărcare este transferată navlositorului prin dispozițiile clauzei specifice de reglementare a staliilor și contrastaliilor. Pe de altă parte, în cazul navlosirii pe timp, prin clauza specifică de suspendare a chiriei ("suspension of hire"), o parte din riscul de întârziere este transferată armatorului, care nu este în drept să primească chirie dacă întârzierea este imputabilă lui sau defecțiunilor navei al cărui proprietar este. În principiu, între navlosirea cu voiajul și cea pe timp, nu există deosebiri esențiale în ceea ce privește perioada de valabilitate a contractului deși, din experiența de până acum, când este vorba de o navlosire pe termen lung în principiu înțelegem că este vorba de o navlosire pe timp, cu toate că la fel de bine poate fi vorba și de o navlosire în voiaje consecutive pe termen lung. Ca atare, se impune o delimitare mai exactă între variantele în care există voyage charter party și time charter party. Spuneam mai sus că navlosirea în baza unui voyage charter poate fi raportată la un singur voiaj sau la mai multe voiaje consecutive (consecutive voyage). În acest din urmă caz se precizează perioada de valabilitate a contractului și numărul de voiaje consecutive pe care nava trebuie să le efectueze în această perioadă, deși în practică apar adesea cazuri când se precizează numai unul din aceste elemente. În ceea ce privește navlosirea pe timp, aceasta poate avea loc în una din următoarele variante: 1. - închirierea navei pe perioada unei singure curse (Time Charter voyage - out). În acest caz, fiind vorba de o singură cursă se precizează portul în care nava este dată navlositorului

în arendă, itinerarul orientativ și ultimul port de escală, care, de regulă, este și portul unde navlositorul restituie armatorului nava din arendă. 2. - încheierea navei pentru o perioadă de timp necesară efectuării uneia sau mai multor curse în circuit (Time Charter round voyage). În acest caz, nava este dată în chirie pentru o perioadă de timp, pentru a naviga într-o regiune geografică determinată și a efectua una sau mai multe curse în circuit, fiind înapoiată din arendă în același port unde a fost dată în arendă; 3. - închirierea navei pe o perioadă calendaristică determinată (o lună, câteva luni, un an, cinci ani, zece ani și chiar mai mult). Este forma cea mai răspândită de navlosire a navelor pe timp. În acest caz nava se închiriază pe o perioadă aproximativă de timp (circa 60 zile; \pm 10 zile etc.), avându-se în vedere faptul că, cel mai adesea, perioada de timp necesară efectuării ultimei curse nu se suprapune exact cu perioada de încheiere; Principalele clauze ale contractului de transport sub formă de Ch/P: - denumirea navei, caracteristicile principale, inclusiv capacitatea utilă exprimată atât în unități de greutate, cât și în unități volumetrice; - date referitoare la perioada în care nava trebuie să înceapă executarea voiajului, respectiv data ce se estimează că nava urmează să sosească în portul de încărcare, prima zi de când încep să curgă staliile și ultima zi admisă pentru prezentarea la încărcare (data de cancele), precum și durata de marș din portul de încărcare până în portul de descărcare; - modul de avizare privind sosirea navei în portul de încărcare; - descrierea mărfii și cantitatea ce urmează a fi încărcată pe

navă exprimată în tone/mc; - porturile în care trebuie să opereze nava, respectiv, portul de încărcare, portul de descărcare; - navlul, modul de calcul al acestuia și moneda de plată; - condiția de navlosire, respectiv modul de suportare a costurilor de încărcare sau descărcare. Numele de încărcare/descărcare, modul de calculare a staliilor, contrastaliilor, rate de despatch/demurage. - detalierea răspunsurilor cărauşului și încărcătorului referitoare la avarierea mărfii și a navei (avarie comună); - ruta de transport; - clauze speciale pe care trebuie să le conțină conosamentele în legătura acestora cu charter-party-ul; - clauza devierii de la ruta normală de transport; - clauza referitoare la forța majoră și evenimentele fortuite (riscul de război, îngheț, greve, situație politică instabilă etc.) care ar putea împiedica executarea corectă a contractului; - situația navei în momentul încheierii contractului; - clauza de arbitraj; - starea de navigabilitate; - clasa de registru a navei; - răspunderea în caz de încărcare a mărfii pe punte. Orice contract de navlosire pe voiaj, care este contractul de transport prevede patru obligații principale ale cărauşului: - nava trebuie să fie în stare de navigabilitate; - să dispună de suficient combustibil și de celelalte materiale necesare în cantități suficiente pentru a permite aprovizionarea pe perioada de marș; - să execute transportul pe o diligență rezonabilă; - să efectueze transportul direct și fără întârzieri. Tipul de contract de transport maritim reprezentat prin Ch/P și voiaj îndeplinește această calitate chiar dacă pentru executarea lui nu s-au emis conosamente, dar armatorul realizează trans-

portul din ordinul navlositorului și răspunde de buna conservare a mărfurilor pe timpul transportului și de predarea în bună regulă la destinație. Se poate ca în anumite situații, pe baza contractului de navlosire, armatorul să nu ia marfa în primire, ci să execute numai transportul cu grija necesară, situație când de fapt, contractul de navlosire nu mai poate fi considerat din toate punctele de vedere contract de transport maritim, ci numai contract de navlosire pe voiaj.

CONTRACT DE NAVLOSIRE, contract internațional de transport de mărfuri în temeiul căruia o parte (armatorul), numită *navlosant*, se obligă să pună la dispoziția celeilalte părți, numită *navlositor*, în schimbul unei chirii, numită *navlu*, nava sa, ori o anumită capacitate de încărcare a acestuia, pentru efectuarea unui transport pe mare, de la un port la altul. Unele legislații naționale (de exemplu: Codul comercial român, Codul italian al navigației din 1942, legea franceză din 18 iunie 1966 privind contractele de navlosire și de transport maritim) reglementează distinct C.N. (căruia îi atribuie numai semnificația de contract de închiriere de nave) și acela de transport maritim. Alte asemenea legislații (cum sunt Codul maritim polonez, Codul de navigație bulgar) definesc numai contractul de transport maritim. Dincolo de această deosebire de optică, din economia tuturor legislațiilor rezultă că finalitatea navlosirii de nave este transportul de mărfuri pe mare; această idee se degajă și din Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare din 1978, ratificată de țara noastră prin Decretul nr. 343/1981. Legislațiile naționale cer la unison forma scrisă, uneori chiar *ad*

validatem pentru acest contract maritim. C.N. se poate înfățișa sub două forme, și anume: a) *contractul de charter-party*, care se utilizează mai cu seamă atunci când efectuarea transportului se face cu nave tramp și are ca obiect mărfuri de masă; b) *conosamentul*, precedat sau nu de *charter-party*, care se utilizează la transportul cu nave de linie al unor mărfuri ambalate, în colete, containere. Sin. *contract internațional de transport maritim de mărfuri*.

CONTRACT DE ORGANIZARE A CĂLĂTORIEI TURISTICE, specie a contractului internațional de turism reglementată prin Convenția internațională privind contractul de turism, adoptată în primăvara anului 1970 la Conferința diplomatică de la Bruxelles, și care se distinge prin aceea că o persoană juridică, numită *organizator de turism* se angajează, în nume propriu, să-i procure unei persoane fizice, în schimbul unui preț global, o multitudine de prestații combinate de transporturi, de cazare, precum și alte servicii separate de acestea. Calitatea de organizator de turism trebuie menționată pe documentul de voiaj constatator al contractului. Organizatorul de turism se obligă, în nume propriu, față de turist și răspunde pentru prejudiciile cauzate acestuia de către subcontractanții prestațiilor aferente voiajului sau sejurului cu prilejul executării acelor prestații; întinderea și condițiile acestei răspunderi sunt aceleași ca și ale răspunderii ce-i incumbă prin prestațiile ce le execută el însuși.

CONTRACT DE REASIGURARE, contractul prin care unul dintre contractanți, numit *reasigurator*, se obligă față de celălalt contractant, numit *asigurator reasigu-*

rat, să plătească, în schimbul unei prime, integral sau parțial, sumele pe care acesta din urmă va trebui să le achite unui asigurat sau beneficiar, în temeiul unui contract de asigurare. **C.R.** nu produce, în principiu, stingerea obligațiilor decurgând din contractul de asigurare pe seama asiguratorului și asiguratului; părțile pot conveni însă altfel. De asemenea, **C.R.** nu creează vreun raport juridic între asigurat și reasigurator. Reasiguratorul urmează soarta juridică a asiguratorului, cu excepția cazurilor în care acesta din urmă s-ar comporta cu rea-credință. În temeiul **C.R.**, asiguratorului reasigurat îi revine obligația de a plăti reasiguratorului o primă de asigurare care se stabilește în raport cu valoarea și cu riscul reasigurat. Potrivit practicii internaționale în materie, societatea de asigurare încheie **C.R.** în ipoteza unor riscuri majore; asemenea contracte sunt convenite cu societăți de asigurare străine și urmăresc divizarea sarcinii suportării eventualelor pagube decurgând din atare riscuri. Societățile de asigurări practică reasigurarea numai pentru sume mari, depășind o anumită valoare.

CONTRACT DE TRANSPORT AERIAN INTERNAȚIONAL, se manifestă sub forma scrisorii de transport aerian (Air Waybill), prescurtat AWB. Scrisoarea de trăsură reprezintă dovada primirii mărfii de către compania aeriană pentru a putea fi transportată și acceptarea condițiilor generale pe care le are față de beneficiar. Aceste condiții se bazează pe "Protocolul privind modificarea convenției pentru unificarea unor reguli privind transportul internațional", semnat la Haga, la 28 septembrie 1955 și Convenția de la Varșovia.

Scrisoarea de transport aerian se întocmește în trei exemplare originale și mai multe copii (în funcție de necesitățile beneficiarului de transport). Primul exemplar original poartă mențiunea "pentru transportator" și este semnat de expeditor și rămâne la căraș. Al doilea exemplar original poartă mențiunea "pentru destinatar" și este semnat atât de expeditor, cât și de transportator, însoțește marfa până la destinație și se predă destinatarului. Al treilea exemplar original poartă mențiunea "pentru expeditor", este semnat de transportator, după primirea mărfii la transport și rămâne la expeditor pentru a fi negociat. Copiile scrisorii sunt folosite pentru a confirma primirea de către destinatar, pentru îndeplinirea formalităților vamale și pentru rezilierea unor decontări pentru prestații etc. Principalele mențiuni pe care trebuie să le cuprindă o scrisoare de transport aerian sunt: - punctele de plecare și de destinație; mențiunea că transportul este supus prevederilor Convenției de la Varșovia; - greutatea, volumul, numărul și dimensiunea coletelor, felul ambalajului, marcajul și starea mărfii predată la transport; - documentele anexate la scrisoarea de transport aerian necesare îndeplinirii formalităților vamale, fito-sanitare și de altă natură; - numele și adresa destinatarului, eventual numele și adresa agentului acestuia, care urmează să preia marfa pe aeroportul de destinație; - mențiuni în legătură cu modul de plată a taxelor de transport și a celor accesorii; - numele și adresa expeditorului. Expeditorul răspunde pentru exactitatea datelor privitoare la marfă înscrise în scrisoarea de trăsură și va suporta orice daună pe care o poate avea

transportatorul aerian sau orice altă persoană angajată de acesta din cauza declarațiilor inexacte sau insuficiente. Expeditorul răspunde pentru faptul că la predarea mărfii nu a transmis instrucțiunile cu privire la operațiunile tehnice sau comerciale pentru a pune pe cărauș în situație de acțiune în cunoștință de cauză. Transportatorul aerian nu este obligat să solicite instrucțiuni și nici să verifice documentele primite de la expeditor dacă sunt suficiente sau corect întocmite. În conformitate cu prevederile Convenției de la Varșovia, contractul de transport aerian poate fi modificat ulterior încheierii acestuia. În acest sens, expeditorul are dreptul să retragă marfa de la transport pe aeroportul de plecare în timpul călătoriei și chiar la destinație. De asemenea, are dreptul să dispună predarea mărfii unei alte persoane decât cea menționată în contractul de transport aerian. Căraușul execută aceste dispoziții ulterioare încheierii contractului cu obligația expeditorului de a plăti eventualele costuri suplimentare. În cazul că executarea ordinelor nu este posibilă, atunci căraușul este obligat să-l avizeze pe expeditor despre acest lucru. Acest drept de modificare ulterioară a contractului de transport aerian îl are și destinatarul după sosirea mărfii la locul de destinație, când poate solicita eliberarea mărfii unei alte persoane sau continuarea transportului până în altă localitate cu suportarea tuturor cheltuielilor suplimentare. Dacă destinatarul refuză primirea mărfii sau nu poate fi găsit, atunci căraușul avizează pe expeditor pentru a dispune asupra acestuia. În caz de pierdere a mărfii, recunoscută de către transporta-

torul aerian, sau după 7 zile de la data când marfa trebuia să sosească la destinație, destinatarul este autorizat să-și valorifice toate drepturile ce decurg din contractul de transport. Transportatorul aerian răspunde pentru daunele ivite în caz de distrugere, pierdere sau avarierea mărfii care face obiectul transportului, dacă evenimentul care a pricinuit daunele respective s-a produs în timpul călătoriei. Răspunderea căraușului aerian include și perioada în care mărfurile se aflau în grăja sa pe aeroport, la bordul aeronavei, sau într-un loc oarecare, în caz de aterizare în afara unui aeroport. Transportatorul aerian răspunde și de daunele provocate de transportarea cu întârziere a mărfii respective. Cu toate acestea căraușul aerian nu poate fi ținut răspunzător dacă dovedește că el și prepușii lui au luat toate măsurile necesare pentru a evita daunele respective sau că aceste măsuri erau peste putință de luat. De asemenea, căraușul nu răspunde pentru pagubele rezultate din natura sau viciul propriu ai mărfurilor transportate. Enunțurile din scrisoarea de trăsură cu privire la greutate, dimensiuni, numărul coletelor și ambalajul mărfii fac dovada până la proba contrarie că transportatorul aerian a preluat-o ca atare și trebuie s-o predea destinatarului. Primirea mărfurilor fără protest din partea destinatarului presupune, până la proba contrarie, că marfa i-a fost predată de către cărauș în stare bună și în conformitate cu cele înscrise în scrisoarea de trăsură. Dacă marfa primită de destinatar a fost avariata, acesta trebuie să întocmească un protest imediat după ce a descoperit acest lucru, dar nu mai târziu

de 7 zile pentru bagaje și 14 zile pentru mărfuri. Pentru cazurile de întârziere la transport, protestul poate fi înaintat în cel mult 21 zile de la data primirii mărfii de către destinatar. La transporturile succesive, efectuate de mai multe organizații de transport, răspunderea este solidară, a tuturor companiilor aeriene participante, atât față de expeditor, cât și față de destinatar. Prin protocolul de la Haga s-a limitat răspunderea căraușului până la nivelul de 25000 franci aur pentru fiecare kg de bagaj sau marfă. În caz că expeditorul și-a declarat interesul la eliberare, atunci această răspundere este la nivelul înscris în scrisoarea de transport aerian ca interes la eliberare (cu excepția cazurilor când se dovedește că suma declarată de expeditor ca interes la eliberare este mai mare decât valoarea reală a mărfii).

CONTRACT DE TRANSPORT AUTO INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, Semnată la Geneva la 19 mai 1956, C.M.R.

apartține seriei de convenții internaționale inițiate de Comisia Economică O.N.U. pentru Europa (C.E.E.). Prin această convenție sunt reglementate în mod uniform condițiile generale în care se încheie și se execută contractul de transport rutier de mărfuri, reprezentat prin "Scrisoarea de Trăsură tip C.M.R.". C.M.R. se aplică oricărui transport internațional de mărfuri, în cazul în care pentru un astfel de transport a fost încheiat un contract de transport de mărfuri pe șosele, cu titlu oneros cu vehicule, dacă locul primirii mărfurilor și locul prevăzut pentru eliberare așa cum sunt indicate în contract, sunt situate în două țări diferite, din care cel puțin una este țară contractantă, indepen-

dent de domiciliul și de naționalitatea părților contractante. Țara noastră a aderat la această convenție în baza Decretului 451/20.11.1972, convenția intrând în vigoare pentru România la data de 23.04.1973, la 90 zile după depunerea instrumentelor de ratificare la O.N.U. Contractul de transport tip "CMR" care se prezintă sub forma scrisorii de trăsură se consideră încheiat atunci când marfa a fost încărcată în autocamion, iar conducătorul auto a semnat scrisoarea de trăsură de preluare a mărfii. Scrisoarea de trăsură se întocmește în 5-7 exemplare atât de predător, cât și de către cărauș. Primul exemplar se remite expeditorului, al doilea însoțește marfa la destinație, iar al treilea exemplar rămâne la transportator, restul având diverse destinații. Scrisoarea de trăsură se întocmește pentru fiecare autocamion în parte, chiar dacă lotul de marfă expedit este mai mare și se încarcă pe mai multe autocamioane aparținând aceluiași cărauș. Scrisoarea de trăsură trebuie să cuprindă obligatoriu următoarele elemente: a) - Numele și adresa expeditorului; b) - Locul și data întocmirii scrisorii de trăsură; c) - Numele și adresa transportatorului; d) - Locul și data primirii mărfii pentru transport; e) - Locul prevăzut pentru eliberarea mărfii; f) - Numele și adresa destinatarului mărfii; g) - Denumirea curentă a mărfii și felul ambalajului, iar pentru mărfurile periculoase se va indica denumirea recunoscută; h) - Numărul coletelor, menționându-se și marcajele respective; i) - Cantitatea exprimată în kg. Precum și în alte unități, după caz (bucăți, perechi etc.); j) - instrucțiunile privind formalitățile vamale; k) - Mențiunea că transportul respectiv este supus regimului

stabilit prin CMR și nici unei alte clauze contrare; l) - Termenul în care transportul trebuie efectuat. În majoritatea contractelor de transport CMR se precizează și termenul maxim de executare a transportului. În unele situații se prevăd penalizări pentru fiecare zi întârziată față de termenul fixat; m) - Valoarea declarată a mărfii. Răspunderea căraușului este limitată. În cazul în care se declară valoarea mărfii, iar căraușul preia asupra sa răspunderea pentru întreaga valoare, se vor mări în mod corespunzător și tarifele de transport; n) - Instrucțiunile expeditorului către transportator cu privire la conservarea calității mărfii în timpul transportului și manipularilor; o) - Lista documentelor remise transportatorului pentru ca acesta să răspundă în caz de rătăcire sau deteriorare a lor; p) - Menținerea expresă de interdicere a transbordării mărfii în cazul când în contractul comercial de vânzare-cumpărare se stipulează acest lucru. Transportatorul este obligat să constate la încărcare, prin conducătorul auto, starea aparentă a mărfii și ambalajelor, precum și exactitatea numărului de colete în baza observațiilor și constatărilor făcute. El poate înscrie anumite remarci pe scrisoarea de trăsură, remarci care pot conduce la refuzul de plată a mărfii de către destinatar sau pretenții și reclamații față de încărcător. Dacă încărcarea mărfii se face prin acreditiv, băncile pot, în cazul unor mențiuni pe scrisoarea de trăsură, să facă rezerve și deci greutate în încasarea contravalorii mărfii de către exportator. Divergențele dintre încărcător și cărauș cu privire la numărul de colete sau alte date se pot rezolva printr-o verificare (nu-

mărare, cântărire, măsurare etc.), urmând ca cel care a greșit să suporte cheltuielile de manipulare, suplimentare și întârziere a transportului. Dacă în scrisoarea de trăsură nu s-a făcut nici o remarcă cu o privire la calitatea sau cantitatea mărfii sau ambalajului, există prezumția că preluarea mărfii de către cărauș s-a făcut conform celor înscrise, deci în starea aparent bună.

CONTRACT DE TRANSPORT DE MĂRFURI, act juridic în baza căruia una din părți denumită "cărauș" își asumă față de o altă parte denumită "expeditor" obligația de a transporta (transmite) un bun material determinat denumit generic "încărcătură", luat în primire la locul de plecare pentru a fi predat la locul de destinație unei alte părți denumite "destinatar" într-un anumit termen, întreaga operațiune efectuându-se pentru o sumă determinată. În caz de neexecutare conformă a contractului, destinatarul, în calitate de beneficiar al transportului, are dreptul de a acționa direct împotriva căraușului (întreprinderii de transport). Momentul în care destinatarul încărcăturii transportate devine parte a C.T.M. coincide în toate cazurile cu momentul încheierii acestui contract. C.T.M. are un caracter bilateral, organizația (organizațiile) de transport reprezentând un cărauș unic față de clientelă, după cum "expeditorul și "destinatarul" reprezintă (din punct de vedere al obligațiilor și răspunderilor ce le incumbă) o singură parte față de întreprinderea de transport. Taxa de transport se stabilește cu ajutorul tarifelor care reprezintă nu numai o formă specială de stabilire a prețului pentru serviciul prestat ci și un act de reglementare a

condițiilor transportului. Forma scrisă, obligatorie, care face dovada încheierii contractului de transport poate fi (în funcție de natura traficului) scrisoarea de trăsură feroviară, scrisoarea de transport rutier, scrisoarea de transport fluvial, conosamentul, scrisoarea de transport aerian etc. documente ce constituie pentru expeditor dovada că marfa a fost încărcată și reprezintă un titlu de proprietate cu funcție probatorie.

CONTRACT DE TRANSPORT FERVIAR INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

varietate a contractului comercial de transport având ca obiect bunuri mobile a căror cantitate (greutate sau volum) depășește limitele admise prin regulamente pentru bagaje și mesagerii și presupunând utilizarea ca mijloace de transport a bunurilor respective, vagoanele de cale ferată. Caracterul internațional al acestui contract este subordonat îndeplinirii condiției ca stația de predare și stația de destinație a mărfii să fie situate pe teritoriile a două state diferite, adică parcursul să treacă prin spațiile geografice a cel puțin două state contractante. C.T.F.I.M. este reglementat prin norme uniforme cuprinse în special în Convenția C.I.M. Această convenție a fost perfectată la Berna în anul 1896, apoi renegociată în anul 1961, fiind definitivată și încheiată în forma sa actuală tot la Berna, în anul 1970; ea are ca părți statele europene, la care în prezent se adaugă Turcia, Tunisia, Maroc, Siria, Iran, și Irak. Această convenție este însoțită de următoarele documente; lista căilor ferate din statele părți; Regulamentul privind Oficiul central al transporturilor internaționale pe căile ferate (C.C.T.I.); statutul privitor la comisia de revizuire și la comisile de

experti; Regulamentul internațional privind transportul de mesagerii (R.I.Ex.); Regulamentul de arbitraj; Regulamentul internațional privind transportul vagoanelor particulare; Regulamentul internațional privind transportul containerelor. Textele Convenției conțin reglementări de detaliu referitoare la principalele elemente ale transportului internațional feroviar de mărfuri, lăsând statelor-părți posibilitatea de a reglementa diferite alte aspecte conexe prin înțelegeri cu caracter general sau special; regulile consacrate prin aceste texte primesc însă incidență numai cu privire la transportul pe anumite linii de cale ferată expres menționate în anexa la Convenție. Prevederile Convenției C.I.M. sunt obligatorii deopotrivă pentru calea ferată, ca și pentru predător și destinatar; anumitor categorii de transporturi expres determinate în convenție și se aplică regulamentele adiționale specificate la textul convenției. Convenția conține dispoziții exprese potrivit cărora, în absența unor dispoziții specifice în textele ei, din cuprinsul înțelegerilor speciale realizate între state, din dispozițiile complementare adoptate pentru executare, în tarifele internaționale, și din alte reglementări, primesc aplicare regulile consfințite prin legile și regulamentele naționale referitoare la transportul din fiecare stat. Totodată, ele consacră principiul potrivit căruia primirea mărfurilor la transport și expedierea lor se realizează în conformitate cu noemele interne valabile în țara de predare a mărfii, iar eliberarea mărfurilor (inclusiv efectele dreptului de gaj al căii ferate asupra acestora) sunt guvernate de legea țării în care se efectuează această eliberare. Cuprinsul și forma con-

tractului de transport feroviar sunt reglementate de convenția internațională feroviară COTIF/CIM. Contractul de transport feroviar se încheie între predătorii mărfurilor la transport și stația de predare a căii ferate din țara de expediție care acționează ca reprezentant unic al tuturor căilor ferate participante la transportul în cauză. Contractul de transport se consideră încheiat din momentul în care calea ferată de predare preluat marfa la transport, confirmată prin aplicarea ștampilei pe scrisoarea de trăsură. Deci contractul de transport în traficul internațional feroviar este scrisoare de trăsură internațională tip CIM. În funcție de regimul de viteză, care se dorește a fi aplicat, se întocmesc, fie scrisori de trăsură cu mică viteză, fie scrisori de trăsură cu mare viteză, în cadrul convenției COTIF/CIM. Conținutul și forma scrisorilor de trăsură cu mică sau mare viteză sunt identice cu deosebirea că la expedierea cu mare viteză scrisoarea de trăsură este barată cu două benzi roșii în traficul CIM. Scrisoarea de trăsură se întocmește pentru fiecare vagon încărcat cu marfă sau pe fiecare expediție de coletărie. O expediție de coletărie nu trebuie să depășească 5000 kg, iar volumul să fie mai mic decât al unui vagon. Scrisoarea de trăsură se tipărește în conformitate cu regulile CIM, în două sau trei limbi, din care una să fie aleasă din limbile de lucru ale organizației. O scrisoare de trăsură trebuie să conțină în mod obligatoriu următoarele date: a) - numele și adresa predătorului; b) - denumirea stației de predare; c) - denumirea mărfii; d) - numele și adresa destinatarului (ca destinatar trebuie să figureze o singură

persoană fizică sau juridică); e) greutatea mărfii sau în lipsa acesteia o indicație conformă cu prescripțiile în vigoare la stația de predare; f) - numărul coletelor și descrierea ambalajului pentru expedițiile de coletărie; g) - numărul vagonului și în plus pentru vagoanele particulare, țara de înmatriculare; h) - enumerarea detaliată a documentelor cerute de organele vamale și alte autorități, anexate la scrisoarea de trăsură sau menționate ca fiind ținute la dispoziția căii ferate într-o anumită agenție, oficiu vamal sau a oricărei autorități. Când marfa se transportă cu însoțitorul predătorului, în scrisoarea de trăsură și în duplicat sub denumirea mărfii se menționează acest lucru și se înscrie numele și prenumele însoțitorului. În afară de aceste mențiuni obligatorii, fără de care calea ferată nu poate prelua marfa la transport întrucât nu poate executa transportul, în scrisoarea de trăsură se înscriu și alte mențiuni care sunt foarte importante pentru predător sau destinatar. Cele mai importante sunt următoarele: a) - expediția trebuie eliberată pe o linie industrială a destinatarului care trebuie să fie înscrisă după denumirea stației de destinație. Această mențiune este importantă pentru destinatar, dar poate fi importantă și pentru predător atunci când francare a este până la destinație; b) - predătorul are dreptul să-și aleagă tarifele pe care le poate indica în scrisoarea de trăsură, iar calea ferată trebuie să le aplice dacă condițiile de aplicare sunt îndeplinite. Dacă nu sunt date suficiente din care să rezulte acest lucru, atunci calea ferată aplică tarifele pe care le consideră cele mai avantajoase pentru predător; c) - întinerarii

sau ruta de transport pe care predătorul o stabilește în funcție de interesele sale (nivelul de preț și durată de transport) indicând punctele de frontieră prin care va tranzita transportul, punctele care trebuie să fie deschise traficului internațional. În lipsa acestei mențiuni, calea ferată alege ruta pe care o crede de cuviință, calculând atât taxele de transport, cât și termenul de executare a transportului, în conformitate cu ruta aleasă de calea ferată. Se precizează faptul că din diferite motive calea ferată poate să modifice ruta stabilită de predător, însă numai cu condiția ca formalitățile vamale să fie făcute în stațiile indicate de predător, iar taxele și termenele de executare a contractului să nu fie mai mari decât cele calculate pe întinerarul ales de predător; d) - realimentarea cu gheață sau adăparea și hrănirea animalelor se menționează de asemenea, în scrisoarea de trăsură, în cazul în care se transportă mărfuri perisabile sau animale vii. Realimentarea cu gheață și hrănirea sau adăparea animalelor se vor efectua deci în stațiile indicate de predător, dar în acele stații pe care calea ferată le anunțase anterior. Realimentarea cu gheață se poate face de o întreprindere particulară sau de însăși calea ferată; e) - suma în cifre reprezentând interesul la eliberare declarat. Pentru această operațiune calea ferată percepe o taxă care se calculează pentru întreg parcursul în cauză. Interesul la eliberare se declară la mărfurile cu valoare ridicată; f) - suma în cifre a rambursului și a debursului. În această situație predătorul grevează marfa cu un ramburs. Calea ferată plătește rambursul la valoarea plătită de destinatar în termen de 30

de zile de la primire, iar în cazul de întârziere plătește 5% dobândă pe an; g) se poate menționa că destinatarul nu are dreptul să modifice contractul de transport; h) tarifele pe care le preia asupra sa predătorul și pe cele pe care le preia destinatarul, sigur că se pot face și alte mențiuni cu privire la paletele și rechizitele folosite, fie ale căilor ferate, fie ale firmelor particulare, în funcție de interesul pe care îl are predătorul pentru a și-l apăra, precum și alte mențiuni care interesează pe destinatar (de exemplu, avizarea). Scrisoarea de trăsură COTIF/CIM cuprinde: a) - originalul care însoțește transportul pe tot parcursul și se eliberează destinatarului odată cu marfa; b) foaia de expediție care este oprită de stația de destinație și care servește la decontarea cheltuielilor de transport între căile ferate. Foaia de expediție se eliberează într-un număr de exemplare egal cu numărul căilor ferate participante la transport; c) - avizul și adeverința de primire care însoțesc marfa până la destinatar pentru confirmarea primirii mărfii; d) - duplicatul care rămâne la predător pentru a face dovada expedierii mărfii pe calea ferată și constituie dovada preluării taxelor de transport total sau parțial. Duplicatul este folosit de predător la încasarea contravalorii mărfii; d) - duplicatul care rămâne la predător pentru a face dovada expedierii mărfii pe calea ferată și constituie dovada preluării taxelor de transport total sau parțial. Duplicatul este folosit de predător la încasarea contravalorii mărfii expediate; e) - matca scrisorii de trăsură care rămâne în stația de frontieră; f) - certificatul scrisorii de trăsură care însoțește transportul până la

frontieră. Se folosește pentru antecalcularea taxelor de transport și pentru reclamarea refacțiilor traducerilor indirecte la căile ferate de tranzit; g) - copia scrisorii de trăsură care rămâne la stația de expediție. De obicei, o scrisoare de trăsură se întocmește pentru fiecare vagon sau expediție de coletărie sau mesagerie. Sunt situații când se poate întocmi o singură scrisoare de trăsură pentru mai multe vagoane, în cazul când este vorba de o marfă omogenizată încărcată de un singur predător și adresată unui singur destinatar. În această situație calea ferată, în mod normal, organizează transportul în trenuri de marșrute, sistem care avantajează căile ferate în sensul că nu mai execută manevre de formare și reformare a trenurilor și deci aceasta poate acorda și reduceri de la tarifele aplicate la un transport obișnuit. Se subliniază faptul că predătorul este răspunzător de exactitatea mențiunilor făcute printr-o grijă sa în scrisoarea de trăsură. El suportă toate consecințele care rezultă din faptul că sunt inexacte, incomplete sau înscrise în alt loc decât cel rezervat pentru fiecare gen de mențiune.

CONTRACT DE TRANSPORT FLUVIAL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, specie a contractului de navlosire care se distinge prin aceea că se încheie prin *conosament* (în optica Codului comercial român - poliță de încărcare) și *scrisoare de trăsură fluvială*, obiectul său fiind transportul de mărfuri pe fluviile internaționale. De cele mai multe ori, cadrul juridic al efectuării unui asemenea transport este configurat prin acorduri bilaterale de comerț și navigație, perfectate între statele riverane, sau prin înțelegeri bi- și multilaterale intervenite

între armatorii din statele riverane. Transportul de mărfuri pe Dunăre este reglementat, în aspectele lui esențiale, prin Convenția de la Bratislava, perfectată în anul 1955 de întreprinderile de navigație din România, Bulgaria, Ungaria și Cehoslovacia, la care au aderat și întreprinderile similare din Iugoslavia (1967), Germania și Austria (1968). Această convenție definește condițiile generale de navlosire în transportul de mărfuri pe Dunăre; ea este însoțită de un tarif unic de transport, care a suferit modificări prin efectul Convenției de la Budapesta privind tarifele internaționale de transport al mărfurilor pe Dunăre, încheiat în anul 1979 tot de către întreprinderile de navigație fluvială din țările riverane și intrată în vigoare în anul 1980. Domeniul de aplicare a Convenției de la Bratislava îl formează contractele de transport de mărfuri pe Dunăre, la care participă ca parte oricare dintre întreprinderile de navigație semnatare ale acesteia. C.T.I.F.M. ce nu privesc incidența Convenției de la Bratislava sunt cămuite de regulile generale aplicabile oricăror contracte de navlosire, potrivit principiului *lex voluntatis*, iar în tăcerea părților de legea determinată de noimele conflictuale competente. Convenția de la Bratislava stabilește că transportul mărfurilor în trafic internațional pe Dunăre se efectuează în condițiile arătate prin textul ei, cu excepția transporturilor pentru efectuarea cărora sunt revăzute condiții speciale; se lasă astfel părților la contractul de transport fluvial libertatea ca în cazuri concrete să convină clauze deosebite față de reglementările cuprinse în Convenție. În toate cazurile însă, în care părțile contractante (na-

navlosantul fiind o întreprindere semnată a Convenției) convin expres că executarea transportului să se facă conform Convenției de la Bratislava, regulile consacrate de această convenție primesc aplicare cu titlu operativ. Convenția de la Bratislava prevede că C.T.I.F.M. se încheie prin conosament și scrisoare de trăsură fluvială: conosamentul se întocmește de organizația de transport, pe baza ordinului de încărcare semnat de expeditor și face dovada primirii mărfii și probează existența contractului de transport, însoțind marfa până la destinație. Ambele aceste documente se întocmesc pe imprimante tipizate; ele cuprins o serie de mențiuni obligatorii cu privire la condițiile de transport și se redactează în limba căraușului, precum și în limbile franceză și rusă. În temeiul C.T.I.F.M. expeditorului navlositor îi revine obligația de predare-primire a mărfurilor pentru transport; acesta trebuie să asigure cantitatea de marfă convenită, deoarece în caz contrar va trebui să achite navlosantului o penalitate reprezentând 50% din tariful de transport aferent cantității de marfă nepredată. Aceeași penalitate va fi suportată și de către navlosant în ipoteza în care nu pune nava la încărcare sau refuză încărcarea mărfii prezentate de navlositor. Obligația de încărcare, ca și aceea de descărcare a mărfii revine navlosantului, care îndeplinește însă operațiunile respective în contul expeditorului sau destinatarului; activitățile de încărcare și descărcare se fac zilnic, fără întrerupere, atât în zilele lucrătoare, cât și în cele nelucrătoare. De asemenea, organizației de transport îi mai revine îndatorirea de a stabili temene pentru efec-

tuarea transportului pe întreaga perioadă de navigație, temene ce se comunică o dată cu deschiderea navigației. La stabilirea temenelor respective se ține seama de un complex de elemente, precum: perioada în care se face transportul, cursul și curentul apei, mărimea convoiului de nave etc. Organizația de transport este însă îndreptățită să decidă întreruperi temporare în circulația navelor în sectoarele respective ale Dunării, ca urmare a: dispozițiile guvernelor statelor dunărene pentru sistarea temporară a circulației pe Dunăre; survenirii unor cauze de forță majoră; scăderii nivelului apelor de natură să împiedice circulația navelor cu pescajul mai mare de 140 cm. Totodată, navlosantului poate face transbordări de mărfuri în timpul transportului, de pe o navă pe alta, ori de câte ori apreciază o atare operație în contul său; atunci când necesitatea transbordării apare ca o consecință a uneia din cele trei situații arătate, transbordarea se face în contul expeditorului. Transportatorul este ținut responsabil pentru aducerea mărfii în bune condiții până la destinație; el este obligat să facă o bună stivuire a mărfurilor, asigurând încărcarea spațiilor goale. În îndeplinirea acestei obligații, transportatorul trebuie să facă el însuși încărcarea, sau să-l supravegheze pe expeditor, atunci când operațiile de încărcare sunt efectuate de către acesta. Convenția de la Bratislava stabilește că transportatorul răspunde pentru pierderea sau avaria mărfurilor primite în vederea transportului; el este însă exonerat de răspundere dacă se dovedește că pierderea, avaria sau scurgerea mărfurilor s-a produs în urma unei situații pe

care nu a putut-o evita. De asemenea, transportatorul nu răspunde pentru avaria, calitatea sau pierderea mărfurilor transportate pe punte, cu consimțământul expeditorului, chiar dacă avaria sau pierderea se datorează unui astfel de transport; totodată el nu răspunde nici pentru situația în care avaria mărfurilor este datorată stării ambalajului, al cărui caracter necorespunzător n-a putut fi descoperit cu ocazia primirii mărfurilor. Criteriul pe baza căruia se stabilește cuantumul pagubei este costul real al mărfurilor, ce se apreciază pomindu-se de ia prețurile oficiale *en gros* de la locul de destinație, din ziua predării mărfurilor. Destinatarului expediției îi revine obligația să primească mărfurile transportate; în eventualitatea unei pierderi parțiale sau a avarierii mărfii, el trebuie să reclame de îndată lipsa sau stricăciunea respectivă transportatorului. În principiu, răspunderea transportatorului încetează pe data vizării destinatarului prin nota despre sosirea mărfii. Taxele de transport se plătesc în amonție cu tarifele unice stabilite de organizațiile de navigație semnatare ale Convenției de la Budapesta, prin Convenția privitoare la tarifele internaționale de transport al mărfurilor pe Dunăre, perfectată la Budapesta în anul 1979.

CONTRACTUL DE TRANSPORT MARITIM, în transporturile de mărfuri pe mare, navele sunt angajate pe bază de contracte de navlosire. În baza unui astfel de contract, armatorul se obligă să transporte mărfurile navlositorului sau să pună la dispoziția acestuia o navă, total sau parțial, pentru transportul mărfurilor pe mare, în schimbul unei sume de bani numită navlu, tarif, sau chirie, în funcție de

specificul contractului încheiat între cele două părți. Contractele de navlosire, care încorporează drepturile și obligațiile ambelor părți contractante, pot îmbrăca forma unui charter by demise, booking note, a unui charter party sau conosament etc. Codul nostru comercial în cartea a II-a, Titlu IV, Comerțul și navigația, art. 557-601, reglementează acest contract sub denumirea de contract de locațiune "fără a-l defini". O categorie aparte a contractelor de navlosire o formează contractele de transport maritim. În virtutea acestor contracte, armatorul se obligă să execute un serviciu de transport, cu o navă echipată de el, pentru navigația și conducerea căreia rămâne răspunzător pe toată durata de valabilitate a contractului. Din această categorie de contracte fac parte Voyage Charter Party și Time Charter Party - pentru transporturile cu contracte fac parte Voyage Charter Party și Time Charter Party - pentru transporturile cu nave de curse neregulate - și Conosamentul (B/L) - pentru transporturile cu nave de linie. Convenția Națiunilor Unite privind transporturile pe mare, din 1978, definește contractul de transport pe mare ca "orice contract prin care cărașul se obligă, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe mare de la un port la altul". Prevederile acestei convenții, care reglementează cu o arie largă de probleme, cum sunt răspunderea cărașului, a încărcătorului, problema documentelor de transport, a protestelor și acțiunilor etc., se aplică tuturor contractelor de transport pe mare între două state diferite, dacă: a) - portul de încărcare prevăzut în contractul de transport pe mare este situat într-un stat contractant,

sau b) - portul de descărcare prevăzut în contractul de transport pe mare este portul efectiv de descărcare și este situat într-un stat contractant, sau c) - conosamentul sau alt document care face dovada contractului de transport pe mare este emis într-un stat contractant, sau d) - conosament sau alt document care face dovada contractului de transport pe mare prevede că conținutul acestei Convenții, sau cel al unei legislații naționale prin care el este pus în aplicare, umează să guverneze contractul. Convenția Națiunilor Unite privind transporturile pe nave, din 1978, cunoscută și sub numele de "Regulile de la Hamburg", se aplică independent de naționalitatea navei, a cărașului, a cărașului efectiv, a încărcătorului, a destinatarului sau a oricărei persoane interesate. În spiritul Convenției menționate prin "căraș" se înțelege oricare persoană prin care sau în numele căreia s-a încheiat cu un încărcător un contract de transport al mărfurilor pe mare; "căraș efectiv" înseamnă orice persoană căreia i s-a încredințat de către căraș, efectuarea parțială sau în întregime a unui transport de mărfuri și include orice altă persoană căreia i s-a încredințat o astfel de sarcină; "încărcător" reprezintă orice persoană de către, sau în numele căreia, sau din autorizarea căreia, s-a încheiat cu cărașul un contract de transport al mărfurilor pe mare și include orice persoană de către, care, sau în numele căreia, sau din autorizarea căreia mărfurile sunt în mod efectiv predate cărașului în legătură cu contractul de transport pe mare: "destinatar" înseamnă persoana îndreptățită să preia mărfurile; "vas" înseamnă orice navă

folosită pentru transportul mărfurilor pe navă; "transportul mărfurilor" reprezintă timpul scurs de la încărcarea mărfurilor la bordul vasului și până la descărcarea lor; termenul "mărfuri" include bunuri, obiecte, articole de orice natură și animale vii (menționăm că potrivit Regulilor de la Haga din 1924, în termenul de "mărfuri" nu se includ animalele vii și încărcătura care prin contract se declară că a fost depozitată pe punte; în cazul transportului în containere sau pe palete ori când mărfurile sunt ambalate, termenul "mărfuri" include și aceste mijloace de transport și ambalajele, dacă sunt puse la dispoziție de către încărcător. V. contract de navosire charter-party.

CONTRACT DE TRANSPORT, convenție încheiată între client și calea ferată pentru deplasarea în spațiul a călătorilor, bagajelor sau a mărfurilor contra unui preț, în condițiile din regulament.

CONTRACT INTERNAȚIONAL DE ASIGURĂRI, contractul comercial prin care o parte, numită *asigurat*, se obligă să plătească celeilalte părți, numită *asigurător*, o sumă determinată numită *primă*, în schimbul căreia acesta din urmă ia asupra sa riscul producerii unui eveniment-viitor (eveniment sau caz asigurat), obligându-se ca în eventualitatea producerii lui să achite asiguratului sau unui terț, numit *beneficiar*, o indemnizație (despăgubire sau sumă asigurată) în limitele convenite. Se distinge prin următoarele caracteristici juridice: este bilateral (sinalgmatic), generând obligații în egală măsură pentru ambele părți asigurat și asigurător); este cu titlu oneros, fiecare contractant urmărind obținerea unui avantaj patrimonial: asigurătorul, dobândirea

primei de asigurare, iar asiguratul, obținerea indemnizației de asigurare; are caracter aleatoriu, datorită faptului că atât existența, cât și întinderea obligațiilor asiguratorului sunt dependente de un eveniment viitor și incert: producerea evenimentului sau cazului asigurat. Potrivit legislației noastre, în România dreptul de a efectua operații de asigurare, reasigurare, precum și orice alte activități legate de asigurare este exercitat de societățile comerciale din domeniul asigurărilor sub controlul Ministerului Finanțelor. În armonie cu această legislație se disting două feluri de asigurări, și anume: asigurări interne, care la rândul lor se pot împărți în asigurări prin efectul legii și asigurări facultative; asigurări externe, care prin specificul lor sunt exclusiv facultative (contractuale). Societățile comerciale de profil au atribuții de a înființa, în domeniul asigurărilor externe, un set complex de operații, și anume: elaborarea propunerilor referitoare la condițiile de asigurare și tarifele de prime; încheierea de contract de asigurări de bunuri, persoane de răspundere civilă în țară și în străinătate, cu plata în valută; constatarea producerii evenimentelor asigurate, evaluarea pagubelor, stabilirea și plata despăgubirilor și a sumelor asigurate, în mandate pentru perfectarea contractelor de asigurare, stabilirea și plata despăgubirilor și a sumelor asigurate; reprezentarea intereselor în fața organelor de jurisdicție competente. Ele practică următoarele asigurări externe: a) asigurarea mărfurilor care formează obiectul operațiilor de import-export; această asigurare se face pe durata transportului fluvial, maritim, terestru sau aerian; b)

asigurarea navelor maritime și fluvial civile pentru cazurile de avarie sau pierdere a lor, precum și pentru răspunderea proprietarului față de terțele persoane în legătură cu utilizarea lor; c) asigurarea aeronavelor comerciale împotriva riscurilor de avarie și pierdere a lor, precum și pentru răspunderea proprietarului în legătură cu riscurile ce decurg din utilizarea acestora; d) asigurarea construcțiilor sau instalațiilor efectuate de întreprinderi străine în țara noastră sau executate de întreprinderi românești în străinătate, precum și asigurarea întreprinderii constructorului; e) asigurarea creditelor pentru export; f) asigurarea autoturismelor care circulă în străinătate; g) efectuarea altor operații de asigurări în raporturile cu străinătatea. Asigurările externe primesc, la noi, incidența regulilor dreptului comun aplicabile contractului de asigurare în general, precum și a celor aplicabile asigurărilor facultative; astfel, aceste reguli vor guvernarea asigurările maritime, ca și pe acelea în domeniul aviației, în măsura în care, prin lege sau prin acordurile internaționale la care participă în calitate de parte România, nu se stabilește altfel. Cât privește forma C.I.A. (la fel ca și contractul de asigurare practicat în raporturile interne), acesta trebuie încheiat în scris, proba lui neputând fi făcută prin martori nici atunci când există un început de dovadă scrisă; constatarea lui poate fi făcută prin orice act scris din care se degajă voința asiguratorului de a încheia contractul (cum ar fi acceptarea de către asigurator a ofertei cuprinse într-o declarație scrisă de asigurare, exprimată implicit prin emiterea unui document de asi-

gurare-poliță sau certificat, cererea de plată a primei, înscrisul constatator al efectuării plății primei de asigurare etc.). Încheierea contractului se face în baza condițiilor de asigurare, care fac parte integrantă din contract; asemenea condiții privesc bunurile, persoanele și riscurile ce se asigură, tarifele de prime, sumele asigurate precum și alte clauze specifice asigurării contractuale. Condițiile de asigurare nu pot deroga de la normele ce reglementează contractul, cu excepția cazurilor admise de acele norme; uneori derogările sunt admise numai în favoarea asiguratului sau beneficiarului. Obiectul contractului poate fi: asigurarea de bunuri pentru cazurile de avariere, distrugere, furt sau alte evenimente cu consecințe păgubitoare: asigurarea de persoane, pentru cazurile de deces, invaliditate, ajungere la o anumită vârstă sau alte evenimente; asigurarea de răspundere civilă pentru vătămarea corporală sau decesul unor persoane, avarierea sau distrugerea unor bunuri, precum și pentru alte daune în privința cărora operează răspunderea conform legii. Răspunderea asigurătorului începe la temenele stipulate în contract; dacă evenimentul asigurat s-a produs mai înainte de împlinirea acelor temene, sau dacă ulterior împlinirii lui producerea lui devenit imposibilă, operează rezilierea de drept a contractului. În lipsa unei clauze contrare, rezilierea contractului are loc și în ipoteza în care asiguratul nu plătește, în termen de două luni de la scadență, sumele datorate cu titlu de primă de asigurare. Pentru evitarea pe cât posibil a unor situații de acest gen, legea a recunoscut societății de asigurare dreptul de a compensa primele

ce i se datorează până la finele anului de , în baza oricărui contract, cu orice indemnizație la care ar fi îndreptățit asiguratul sau beneficiarul. În ipoteza asigurării de bunuri sau de răspundere civilă, asiguratul este exonerat de obligația de a plăti indemnizația când evenimentul asigurat a fost produs cu intenție de către asigurat) sau de către un membru din conducerea persoanei juridice asigurate, lucrând în această calitate. Atunci când condițiile de asigurare nu prevăd contrariul, această regulă primește incidență și în cazul în care producerea evenimentului a fost declanșată cu intenție de către persoanele fizice majore care locuiesc și se gospodăresc statistic împreună cu asiguratul sau beneficiarul, ori cu prepușii asiguratului sau beneficiarului. În absența unei stipulații contrare, asigurătorul are obligația să plătească indemnizația atunci când producerea evenimentului asigurat se datorează unor operațiuni militare în timp de război. Contractul poate fi încheiat de durată determinată sau nedeterminată; în anumite cazuri (prevăzute de condițiile de asigurare), contractul de asigurare se reînnoiește de drept (pentru o perioadă nouă egală cu cea anterioară) dacă una din părți nu-l denunță. Denunțarea contractului pe durată nelimitată poate fi făcută de oricare din părți. Atunci când contractul de asigurare rămâne în vigoare și după producerea evenimentului asigurat, asigurătorul poate să-l denunțe. La rândul său și asiguratul este îndreptățit la denunțarea contractului după ce asigurătorul l-a încunoștințat asupra unor modificări ale contractului dispuse prin condițiile de asigurare. Dreptul la denunțare

trebuie exercitat în termenele prevăzute de condițiile de asigurare. Primele de asigurare plătite pentru perioada ulterioară rezilierii contractului sunt supuse restituirii. La asigurările de bunuri, ca și la cele de răspundere civilă, asigurătorul se subrogă, în limitele indemnizației plătite, în toate drepturile asiguratului sau beneficiarului asigurării, împotriva celor răspunzători pentru producerea pagubelor. Principalele forme ale C.I.A. sunt CARGO, asigurarea CASCO și asigurarea de răspundere civilă.

CONTRACTUL DE OPERARE ÎN POOL, în scopul evitării concurenței, partenerii care operează pe aceeași rută încheie contracte de "operare în pool" prin care se stabilește partajarea echitabilă a traficului și un sistem unic de lucru, prețuri sau reduceri de la tarifele publicate similare, precum și capacitatea navelor care urmează să fie folosite. În acest fel traficul existent între cele două țări este dirijat către cursele partenerilor în pool.

CONTRACTUL DE HANDLING, prin acest tip de contract companiile aeriene își asigură serviciile necesare la sol. În contract se prevăd serviciile ce urmează să le presteze, tarifele utilizate și răspunderea între transportatori și agentul de handling. Contractul de handling este reciproc, în sensul că fiecare companie figurează reciproc, ca agent de handling. În cazul că n-ar exista acest contract atunci plata serviciilor necesare ar urma să fie efectuată în numerar, imediat după prestarea serviciilor sau chiar în avans.

CONTRACTUL DE MANAGEMENT, prezintă acordul prin care o persoană juridică ce desfășoară activitate economică, în calitate de proprietar, încredințează unui

manager organizarea, conducerea și gestionarea activității sale, pe baza unor obiective și criterii de performanță cuantificabile, în schimbul unei plăți. Prezentul contract privește societățile comerciale în care statul deține peste 50 % din capitalul social al acestora, precum și regiile autonome. Părțile contractului sunt: a) societatea comercială sau, după caz, regia autonomă prin reprezentantul desemnat de adunarea generală a acționarilor sau, după caz, de deținătorii de părți sociale în condițiile statutului, în cazul societăților comerciale; reprezentantul ministerului sau al autorității executive a administrației locale în cazul regiilor autonome; b) managerul - una sau mai multe persoane fizice române sau străine ori o persoană juridică română sau străină în cazul regiilor autonome. Managerul exercită cel puțin atribuțiile prevăzute de lege pentru administrator sau pentru consiliul de administrație. Pot dobândi calitatea de manageri: 1. Persoanele fizice române sau străine care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții: a) au capacitatea de exercițiu deplină; b) au experiență în domeniu sau pregătire profesională corespunzătoare, atestată prin acte oficiale; c) au referințe profesionale favorabile de la ultimul loc de muncă sau de la manageri sau administratori ai unor societăți comerciale sau regii autonome de profil identic sau asemănător cu cel al societății sau regiei pentru care se încheie C.M. 2. persoanele juridice române sau străine care îndeplinesc următoarele condiții: a) au personalitate juridică dovedită cu acte oficiale; b) au obiect de activitate și experiență în domeniul managementului; c) dovedesc

bonitatea prin acte. Nu pot avea calitatea de manager: 1. persoanele fizice care: a) mai au calitatea de manager sau de administrator la o altă societate comercială; b) au suferit condamnări penale definitive care le fac incompatibile cu această calitate; c) figurează pe lista managerilor și administratorilor cărora li s-a revocat mandatul; d) au fost sancționați pentru încălcarea dispozițiilor legale în materie fiscală; e) dețin părți sociale sau acțiuni, ei, rudele și afiii lor până la gradul al II-lea la altă societate comercială al cărei obiect de activitate este asemănător cu cel al societății comerciale interesate în încheierea C.M. Persoanele fizice vor face declarație scrisă, la selecție, din care să rezulte că nu sunt incompatibile, depunând după caz și acte doveditoare. 2. persoanele juridice care: a) au fost declarate în stare de faliment; b) au fost sancționate pentru încălcarea dispozițiilor legale în materie fiscală în care scop vor depune la selecție o dovadă eliberată de organul financiar; c) figurează pe lista managerilor cărora li s-a revocat mandatul. C.M. se încheie în formă scrisă și se depune împreună cu semnăturile managerilor spre înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului în a cărui rază teritorială se află sediul societății comerciale. C.M. cuprinde: a) părțile contractante; b) obiectul contractului; c) durata contractului; d) drepturile și obligațiile managerului; e) drepturile și obligațiile persoanei juridice proprietare; f) indicatorii de referință, obiectivele și criteriile de performanță; g) clauze speciale: garanție, loialitate, confidențialitate; h) răspunderea părților; i) modificarea contractului; j) încetarea contrac-

tului; k) litigii; l) dispoziții finale. Părțile pot stipula și alte clauze. C.M. se încheie pe o durată de maximum 4 ani. În condițiile îndeplinirii de către managerul în exercițiu a obligațiilor asumate prin contract, la expirarea termenului prevăzut, părțile pot conveni expirarea contractului. Indicatorii de referință care definesc activitatea societății vor cuprinde elemente obiective privind situația economico-financiară a societății comerciale. Indicatorii de referință se determină avându-se în vedere exercițiul economico-financiar anterior. Obiectivele și criteriile de performanță reprezintă în expresie cantitativă și valorică principalele rezultate ale societății comerciale pe care managerul se angajează să le obțină prin conducerea organizației și gestionarea activității societății și vor cuprinde obligatoriu: cifra de afaceri, profitul sau un alt indicator financiar de sinteză, balanța de import-export, volumul investițiilor, productivitatea muncii. În funcție de profilul de activitate, pot fi prevăzute și alte criterii. Pe parcursul executării contractului părțile pot, de comun acord, să modifice criteriile de performanță convenite la încheierea C.M. în scopul de a le adapta evoluției situației conjuncturale. Managerul va prezenta trimestrial acționarilor sau, după caz, ministerului de resort, sau autorității executive a administrației publice locale situația economico-financiară, stadiul realizării investițiilor sau orice altă documentație solicitată, vizate și certificate de cenzori. Pentru realizarea criteriilor de performanță prevăzute în contract, managerul deține deplina putere în conducerea, organizarea, gestionarea activității societății comerciale. Managerul dispune de următoarele

prerogative: a) concepe și aplică strategii și politici de dezvoltare a societății comerciale; b) selectează, angajează și concediază personalul salariat; c) negociază contractul colectiv de muncă; d) negociază contractele individuale de muncă; e) reprezintă societatea comercială; f) încheie acte juridice în numele și pe seama societății comerciale; g) alte abilități stabilite prin contracte de adunarea generală a asociaților. Managerul este plătit, prin acordul părților, după cum urmează: a) o plată lunară care stă la baza drepturilor convenite privind vechimea în muncă, asigurări sociale și pensie, stabilite potrivit legii; b) participarea la profitul unității, stabilită în raport cu gradul de realizare a obiectivelor convenite în C.M. Pentru întărirea răspunderii managerului, din cota de participare la profitul societății care-i revine acestuia, 50 % va fi investit în acțiuni la societatea comercială. Pe perioada contractului, managerul beneficiază de toate drepturile prevăzute de Codul muncii pentru salariații angajați pe o perioadă nedeterminată. C.M. încetează prin: a) expirarea perioadei pentru care a fost încheiat și părțile nu l-au renegociat în vederea prelungirii; b) revocarea managerului în cazul neîndeplinirii obligațiilor din contract; c) renunțarea managerului la mandatul încredințat în situația neasigurării condițiilor prevăzute în contract ori în alte situații întemeiate; d) acordul părților; e) intervenirea unui caz de incompatibilitate; f) decesul sau punerea sub interdicție judecătorească; g) insolvabilitate, faliment. În cazurile referitoare la revocarea și renunțarea managerului, partea în cauză va acorda un preaviz de cel

puțin 30 de zile. Părțile pot conveni ca soluționarea litigiilor izvorâte din interpretarea clauzelor, încheierea, modificarea, executarea sau încetarea C.M. să se facă prin arbitraj. Clauzele referitoare la protecția managerului sunt următoarele: a) managerul nu poate fi sancționat, suspendat sau eliberat din funcție decât prin condițiile stabilite în C.M.; b) managerul are dreptul să solicite mediere, consultantă sau alte măsuri de protecție din partea adunării generale a acționarilor, confederației, federației sau organizației patronale din care face parte societatea comercială, în soluționarea situațiilor conflictuale cu sindicatele și alte organizații. Conflictele nesoluționate la aceste niveluri se rezolvă de instanțele judecătorești. La încetarea mandatului, persoana juridică proprietară este obligată ca la cererea fostului manager să-i asigure un loc de muncă în societatea comercială pe o perioadă de cel puțin 6 luni, în conformitate cu pregătirea sa profesională. Toate aceste dispoziții sunt aplicate și regiilor autonome, cu excepția prevederilor referitoare la plata managerului, prin participarea la profitul unității investită în acțiuni. Selectarea, negocierea și încheierea C.M. se fac între regia autonomă reprezentată de ministerul de resort sau după caz de autoritatea executivă a administrației publice locale și persoane fizice sau juridice române, în condițiile stabilite prin hotărârea Guvernului. Prevederile C.M. se completează cu dispozițiile referitoare la administratori și cenzori cuprinse în Legea nr.31/1990 precum și cu prevederile din Codul comercial civil, în măsura în care nu dispun altfel, legea con-

tractului de management promulgată prin Decretul nr.174 din 7 octombrie 1993 și publicată în Monitorul Oficial nr.244 din 13 octombrie 1993.

CONTRACTUL DE REPREZENTANȚĂ PENTRU VÂNZĂRI GENERALE, se încheie între două companii aeriene, care se angajează să se reprezinte reciproc pe piața celeilalte părți ca reprezentant general de vânzări, de regulă cu autoritățile de stat, de efectuarea de reclamă în condițiile respectării instrucțiunilor și regulilor care reglementează tarifele privind prestațiile efectuate. Se deosebește de contractul "Interiine" prin aceea că agentul general poate transfera total sau parțial obligațiile sale, inclusiv dreptul de vânzare de prestații la alte companii sau persoane care devin un fel de subagenți.

CONTRACTUL INTERLINE, este o formă de cooperare prin care doi transportatori aerieni convin să-și recunoască reciproc documentele de transport în baza cărora companiile pot îmbrăca la bordul navei pasageri, bagaje și mărfuri. În acest scop, IATA a elaborat un contract cadru care constituie un ghid în acest gen de cooperare. Contractul "I" este o facilitate pentru fiecare companie aerieni și se aplică nu numai între membrii IATA, ci de către toate companiile aeriene. Contractul cadru "I" cuprinde trei părți: în prima parte se prezintă partenerii și se înscriu angajamentele acestora de a recunoaște reciproc documentele de transport, precum și modul de rezolvare a reclamațiilor procedurilor de arbitraj și jurisdicție; în partea a doua sunt cuprinse comisioanele pe care transportatorul le acordă companiei care realizează vânzarea prestațiilor și emiterea

documentelor (bilete de călătorie, scrisori de trăsură). Nivelul acestor comisioane este mai mare pentru vânzările pentru Europa, Asia și America de Nord; în partea a treia sunt cuprinse termenele de înaintare a facturilor pentru transporturile executate, în baza documentelor de transport emise de cele două părți contractante, modul de decontare reciprocă a soldurilor, moneda de plată și procedura de corectare a diferențelor de curs valutar. Practic, astăzi este aproape imposibil de imaginat o cooperare între două companii aeriene în lipsa acestui contract.

CONTRACTUL INTERNAȚIONAL DE LOHN, contract comercial având ca obiect realizarea unor operații în lohn. În conformitate cu legea 14/1997 privind Codul vamal și HG 626/1997 privind Regulamentul de aplicare acest tip de contract intră în categoria regimurilor superioare și anume la perfecționare activă cu suspendare de taxe. În practica întreprinderilor românești cu atribuții de comerț exterior, acest contract primește utilizări restrânse, fiind folosit cu precădere în legătură cu activități din domeniul industriei ușoare, mai cu seamă de către unitățile de confecții. Se practică operațiile în lohn active, fără transmiterea dreptului de proprietate asupra mărfurilor prelucrate, acestea continuând să rămână în proprietatea clientului străin; grupele de produse ce intră în domeniul de practicare a unor asemenea operații sunt: încălțăminte, articole de marochinărie, îmbrăcăminte din piele și blană, confecții textile și tricotaje. La ambele aceste grupe de produse operațiile în lohn privesc activitatea de perfecționare a unor bunuri de larg consum

din sectorul de prelucrare finală a materialelor prime. C.I.L. referitor la grupele de produse arătate privește executarea manoperei de confecționare a cărei îndeplinire este cerută de către cumpărător, în schimbul prețului la care acesta din urmă s-a obligat. Determinarea obiectului contractului se face de către părțile contractante prin inserarea în cuprinsul acestuia a operațiilor ce revin fiecăreia dintre ele, precum și prin indicarea caracteristicilor tehnice și calitative specifice produsului, cantitatea, prețul unitar, valoarea și repartitia pe culori și mărimi; descrierea produselor se completează cu piese desemnate și detalii pe elemente componente. Elementul cel mai important de individualizare fizică a produsului este modelul omologat de către părți; el se execută de către unitatea producătoare, fie după modelul original al cumpărătorului, fie după documentația tehnică pusă la dispoziția vânzătorului de către acesta, și se păstrează la unitatea producătoare. Executarea modelului omologat pe tehnologia producătorului servește la verificarea posibilităților reale de îndeplinire a obligațiilor contractuale, mai ales a celor de natură tehnologică, prevăzute în documentația prezentată de cumpărător. Bunurile (confecțiile) la care se referă C.I.L. sunt considerate, în toate cazurile, nefungibile; ele au o individualitate proprie, determinată prin calități intrinseci, și de aceea nu pot fi înlocuite cu alte bunuri, aparținând aceluiași gen, în vederea liberării debitorului obligației de predare a lor, față de creditorul său. În temeiul C.I.L., părților le revin următoarele obligații mai importante: 1) Cumpărătorul este

obligat: a) să predea loco fabrică din România (indicată ca vânzător), în termenul convenit, materia primă, materialele accesorii, instrucțiunile și documentația necesară prelucrării acesteia; în acest sens el trebuie să pună la dispoziția vânzătorului materia primă, căptușeli, ață, alte accesorii, etichete, ambalaje (interioare și exterioare), embleme, cartele de țesătură, instrucțiuni de tăiere și de cusut, tipare și textografie (model de desfășurare), tabele de consumuri, instrucțiuni de etichetare și ambalare, instrucțiuni de livrare; b) să asigure asistența tehnică necesară lansării în producție, precum și pe parcursul desfășurării procesului de producție, trimițând un delegat ale cărui împuterniciri se stabilesc în scris; c) să efectueze recepția cantitativă și calitativă a produselor finite, loco fabrică, prin delegatul său; d) să asigure folosirea integrală a capacităților de producție pe care vânzătorul s-a obligat să le pună la dispoziția sa; e) să-l înștiințeze pe vânzător cu 45 de zile înainte de termenul convenit pentru livrarea materiei prime, pentru eventualitatea că nu ar fi în stare să predea materia primă în termenul la care s-a obligat și să suporte contravaloarea pierderilor suferite de către vânzător, prin pricina nefolosirii capacității integrale de producție, datorită lipsei de materie primă sau altor împrejurări imputabile cumpărătorului; f) să înlocuiască, în termen de 5 zile de la primirea comunicării făcute de vânzător, materiile prime defecte și să completeze lipsurile constatate la materiile prime, ori să-l împuternicească pe vânzător să diminueze corespunzător cantitatea de produse finite la care s-a obligat prin contract; g)

să decidă autorizarea sau refuzul autorizării vânzătorului de proceda la croirea materialului defect; *h*) să-l despăgubească pe vânzător pentru pierderile suferite ca urmare a diminuării producției la care acesta s-a obligat, ori de câte ori o atare diminuare se datorează insuficienței ori calității necorespunzătoare a materiei prime livrate; *i*) să deschidă acreditivul și să depună o scrisoare de garanție bancară sau trată de prim rang avalizată de o bancă agreată de banca românească, conform clauzelor convenite prin contract, fără a opera vreo modificare neavizată de vânzător; *j*) uneori cumpărătorul își asumă și obligația de a pune la dispoziția vânzătorului utilaje de completare, necesare realizării tehnologiei de confecționare; într-o atare ipoteză, cumpărătorului îi revin mai multe alte îndatoriri suplimentare, precum: să predea loco fabrică din România utilajele convenite, în stare de funcționare și la termenele stabilite; să acorde asistență tehnică în vederea montării și să efectueze probele de funcționare în prezența personalului român; instruirea personalului român de deservire; asigurarea instrucțiunilor tehnice de exploatare și întreținere; asigurarea pieselor de schimb și materialelor auxiliare necesare unei funcționări normale a utilajelor livrate. 2) Vânzătorul își asumă și el un set de îndatoriri, între care: *a*) să facă recepția materiei prime și materialelor auxiliare livrate de cumpărător și să-l anunțe pe acesta din urmă, în termen de 5 zile de la sosirea acestora, asupra cantităților primite, sesizându-l despre eventualele lipsuri cantitative și calitative ori despre motivele care au determinat respingerea mărfii respective și

să ceară instrucțiuni suplimentare; *b*) să procedeze la croire numai după ce a primit în magazia sa întreaga cantitate de materie primă; *c*) să producă confecțiile cu respectarea mostrelor omologate de cumpărător, a tiparelor, a tabelelor de dimensiuni și consumuri, precum și a instrucțiunilor date de cumpărător; *d*) să nu reproducă pentru sine sau pentru alt cumpărător confecții după tiparele și instrucțiunile tehnice ale partenerului său contractual; *e*) să restituie cumpărătorului materia primă și materialele excedentare nevoilor privind executarea obligațiilor sale contractuale; *f*) să pună în fabricație numai materia primă și materialele curate și în stare bună, iar în cazul materialelor defecte, numai cu autorizarea expresă a cumpărătorului; *g*) să păstreze și să depoziteze materialele, produse finite și documentațiile tehnice; să suporte consecințele decurgând din deteriorarea acestora din motive ce-i sunt imputabile; *h*) să faciliteze intrarea și activitatea în fabrică a delegațiilor cumpărătorilor și să dea curs solicitărilor lor tehnice, dacă acestea au fost formulate motivat în scris; *i*) să înlesnească controlul tehnic aferent lansării în fabricație, cel necesar pe timpul fabricației, precum și controlul tehnic de calitate final, punând la dispoziție materialele și serviciile corespunzătoare, suportând cheltuielile rezultate, inclusiv din analizele efectuate în cadrul controlului calitativ al mărfii; *k*) să eticheteze, marcheze, ambaleze și expedieze produsele finite conform instrucțiunilor cumpărătorului; atunci când cumpărătorul modifică condițiile inițiale într-o manieră de natură să influențeze costul, are facultatea să dea curs cererii

cumpărătorului numai după ce acesta acceptă, prin semnarea unui act adițional la contract, să achite diferența, l) să execute confecțiile (când cumpărătorul predă țesătura gata croită) cu respectarea croielilor efectuate de cumpărător; în acest caz, orice abatere sau eroare constată la produsul finit cade în sarcina cumpărătorului, cu condiția ca ea să rezulte din respectarea croielilor; m) să-l anunțe prin telex pe cumpărător, în cazul în care primele metraje croite de vânzător (după tiparele sau tablele de dimensiuni predate în cadrul contractului) rezultă o diferență de consum în plus față de consumurile stabilite anticipat de către părți, și să solicite acceptarea modificării consumurilor prestabilite: când cumpărătorul nu răspunde în termen de 72 de ore de la transmiterea telexului, vânzătorul poate considera noul consum acceptat și să procedeze în continuare la croirea materialelor conform consumurilor reale; dacă din modificarea consumurilor rezultă o diminuare a producției sub 30% din totalul cantității convenite pentru modelul respectiv, cumpărătorul este obligat să livreze materia primă până la nivelul cantității contractate pentru prelucrare. În cazul în care cumpărătorul nu se prezintă la efectuarea controlului calitativ la fabrică, nu indică adresa de expediere, nu deschide acreditivul sau nu trimite mijloacele de transport conform clauzelor contractuale, vânzător are facultatea să depună produsele în depozit, iar pe baza chitanțelor de depozit să solicite achitarea prețului. Materialele, produsele finite și documentația tehnică ce sunt în proprietatea cumpărătorului își păstrează situația respectivă

pe tot timpul aflării lor în România; ca urmare, riscul pierderii lor prin evenimente de forță majoră cade în seama cumpărătorului. Pierderile decurgând din culpa vânzătorului umează a fi suportate de acesta. Ca obiect al prestației cumpărătorului, prețul este un element esențial de C.I.L.; plata lui incumbă cumpărătorului pentru maniera de confecționare încorporată în produsul finit. Prețul trebuie să îndeplinească următoarele condiții: să conștie într-o sumă de bani; să fie serios; să fie determinat sau cel puțin determinabil. La negocierea prețului pentru confecții în lohn se au în vedere următoarele criterii: informații asupra manoperei pe piața cumpărătorului; tranzacțiile negociate de alți vânzător externi în lohn; gradul de complexitate a modelelor; antecalculația de preț întocmită de producător; cursul de revenire brut planificat; condiția de livrare INCOTERMS 1990 convenită de părți. Fondul și efectele C.I.L. sunt supuse legii desemnate de părți în temeiul principiului *lex voluntatis*. În tăcerea părților umează să primească aplicarea legii țării vânzătorului, acesta fiind contractul căruia îi revine executarea obligației caracteristice.

CONTRASTALII, penalizări plătite de către navlositor amatorului conform prevederilor contractului Charter-Party pentru depășirea perioadei de stalii. Această depășire reprezintă o încălcare a contractului de către navlositor iar compensarea în bani a prejudiciilor cauzate de întârziere constituie despăgubirea cuvenită. Despăgubirea se stabilește ca o sumă forfetară pentru fiecare t.r.b./zi. Durata maximă a întârzierilor se precizează prin clauzele contractului iar în lipsa lor se aplică

uzanțele din portul respectiv. **C.** se calculează în zile consecutive, de 24 de ore, pentru întreaga perioadă de imobilizare a navei (după scurgerea staliilor) potrivit principiului că, odată intrată în **C.**, nava este mereu în **C.** În calcularea **C.** se includ toți timpii, inclusiv cei exceptați în mod normal la calculul staliilor (duminicile, sărbătorile legale, timpul nefavorabil etc.) cu excepția perioadelor în care operațiunile au fost întrerupte datorită amatorului sau reprezentanților acestuia (pentru alimentarea navei cu combustibil, din cauza unor reparații care cer întreruperea operațiunilor de încărcare-descărcare, a nefuncționării unor instalații, a refuzului echipajului de a lucra noaptea etc.) În unele cazuri, atunci când nava urmează să opereze în porturi aflate de regulă în "congestie portuară" navositorii reușesc să obțină înscrierea în Charter-Party a unor clauze ajutătoare: **C.** pe zile (per like days), **C.** numai pentru timpul de lucru (demurrage is due for working time only); **C.** calculate corespunzător numai pentru hambarele care au depășit timpul de stalii convenit. **C.** datorate evenimentelor de forță majoră sau fortuite cad în sarcina expeditorilor sau destinatarilor, respectiv a celui obligat să întârzie, dacă acestea nu pot fi imputabile amatorilor sau reprezentanților acestora. În cazul în care operațiunile de încărcare-descărcare nu s-au terminat în timpul de **C.**, amatorul poate să dea ordinul de plecare a navei (dacă nu s-a convenit altfel în contract), pretinzând navlul întreg și toate despăgubirile la care are dreptul sau să accepte cererea navositorului ca nava să intre în supercontrastalii (**C.** extraordinare) urmând să încaseze în plus de la acesta

sumele pe care le-ar fi obținut dacă ar fi plecat în cursă, inclusiv cele datorate din cauza prejudiciilor cauzate prin întârzierea plecării navei atât altor persoane, cât și companiei de navigație (damages for detention). **C.** extraordinare sunt cu 50 % mai mari decât **C.** obișnuite.

CONTRIBUABIL, persoana fizică sau juridică obligată prin lege la plata de taxe și impozite.

CONTROL EFECTIV, relația constituită din drepturi, contracte și orice alte mijloace care, fie separat, fie împreună, conferă posibilitatea exercitării în mod direct sau indirect a unei influențe decisive asupra unui agent aeronautic.

CONTROL VAMAL, activitate desfășurată de autoritatea vamală și având ca scop verificarea existenței și valabilității autorizației de import (export) și a concordanței dintre conținutul documentelor însoțitoare ale mărfii și marfa în sine sub aspectul cantității, sortimentului și ai altor parametri definitorii ai acestuia. **C.V.** poate fi efectuat fie la vama din interior, fie la vama de la frontieră. În cazul în care **C.V.** se efectuează la un oficiu vamal de interior, marfa respectivă nu se mai supune **C.V.** de la frontieră; aici este supusă verificării numai integritatea sigiliilor vamale aplicare de oficiul de vamă din interior sau de vama din țara de expediție. Vor fi totuși supuse unui nou control de frontieră mărfurile destinate exportului în cazul în care mijlocul de transport sau coletele sosesc la destinație fără sigilii, cu sigilii violate sau cu sigilii aplicate incorect, ca și atunci când sigiliile aplicate nu corespund celor menționate în documente. În fine, la vama de

frontieră va fi efectuat un nou C.V. ori de câte ori există indicii că în mijlocul de transport au fost introduse și alte bunuri decât acelea menționate în documentele de însoțire a mărfii.

CONTROLUL ÎNCĂRCĂTURII, o funcție care asigură utilizarea optimă a capacității avionului și distribuirea încărcăturii în funcție de cerințele de securitate și operaționale.

CONVENȚIA ADR - TRANSPORTURILE PRODUSELOR CHIMICE CU MIJLOACE AUTO, în trafic internațional, este reglementat prin "Acordul european privind transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase", elaborat la 30 septembrie 1957 și intrat în vigoare la 29 ianuarie 1968, acord cunoscut sub denumirea prescurtată de ADR ("Accord european relatif au transport international des marchandises dangereuses par route"), modificat prin Protocolul de amendare a articolelor 1 a), 14(1), 14(3) al Acordului european din 30 IX 1957 referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 28.10.1993, ordonanța nr. 77/25.08.1988 republicată în MOF nr. 315/27.08.1998. - anexa A1 - condițiile de stabilitate ale unor materii și obiecte ce pot exploda sau se pot aprinde; - anexa A2 - directivele relative la natura recipientelor din aliaje de aluminiu pentru anumite gaze; - anexa A3 - probele relative la materiile lichide inflamabile; - anexa A4 - prescripțiile relative la etichetele de pericol și explicația figurilor. În afara prescripțiilor ADR, pentru transporturile multimodale sunt, de asemenea, aplicabile și reglementările speciale, naționale sau internaționale, pentru transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată sau

pe căile navigabile, atâta timp cât acestea nu contravin prescripțiilor ADR. Anexa B la ADR cuprinde capitolele prezentate în anexa nr. 9 și reglementează problemele referitoare la utilajele de transport. Anexa conține două categorii de prescripții: I. Prescripții generale aplicabile la transportul materialelor și obiectelor de toate clasele, împărțite în următoarele grupe: A) cazul în care unele prescripții ale anexele B nu se aplică; B) condiții de acceptare ale unui vehicul; C) precauții în vederea manipulării coletelor; D) circulația vehiculelor; E) Consemne scrise; F) Semnalizarea vehiculelor; G) transportul în vrac; H) containere; I) transportul în containere mici; J) transportul în containere mari, altele decât containerele cisternă; K) transporturile în cisternă. II. Prescripții speciale relative la materialele și obiectele cu anumite caracteristici, structurale: A) condiții speciale de îndeplinit de către vehicule; B) transportul în sisteme sau vrac; C) transportul în containere mici; D) precauții în vederea manipulării coletelor; E) interdicții de încărcare în comun; F) circulația vehiculelor: a) măsuri administrative; b) staționarea; c) personalul regulamentar; d) convoaie. G) dispoziții diverse. Anexa B la ADR conține și patru apendice care se referă la următoarele aspecte: - anexa B1 - cuprinde dispozitivele privitoare la sisteme (auto-vehicule-cisterne, cisterne demontabile, mari containere-cisterne); - anexa B2 - referitor la echipamentul electric al vehiculelor care transportă unele obiecte și materii; - anexa B3 - referitor la extincătoarele de incendiu cu care trebuie prevăzut vehicule; - anexa B4 - modelul de certificat de acceptare a vehiculelor. În

vederea identificării cu ușurință a transporturilor de mărfuri periculoase se aplică etichete speciale pe mărfuri și pe ambalaje, plăcuțe indicatoare pe mijloacele de transport și se fac mențiuni speciale pe documentele de transport. Sistemul de etichetare în ADR este bazat pe sistemul adoptat de Națiunile Unite la clasificarea mărfurilor periculoase și prezentat în cartea "Cartea portocalie", reactualizată la fiecare doi ani.

CONVENȚIA ASUPRA CIRCULAȚIEI RUTIERE, acord adoptat la Geneva la 19 septembrie 1949, în scopul stimulării circulației rutiere internaționale și al creșterii siguranței acesteia. Convenția cuprinde reguli uniforme privind circulația și semnalizarea rutieră, condițiile în care trebuie să le îndeplinească autovehiculele aflate în traficul internațional și conducătorii lor, reguli privind formalitățile de trecere la frontiere ș.a. La convenție este anexat și un protocol privind semnalizarea rutieră. România a aderat la convenție în 1960.

CONVENȚIA COMPLEMENTARĂ LA CONVENȚIA DE LA VARȘOVIA, PENTRU UNIFICAREA UNOR REGULI PRIVITOARE LA TRANSPORTUL AERIAN INTERNAȚIONAL EFECTUAT DE ALTĂ PERSOANĂ DECÂT TRANSPORTATORUL CONTRACTUAL (GUARDALAJARA - MEXIC - 1961).

CONVENȚIA CU PRIVIRE LA TRANSPORTURILE INTERNAȚIONALE FERROVIARE (COTIF - Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires), acord încheiat la Berna la 9 mai 1980. Țările semnatare au convenit înființarea Organizației Interguvernamentale pentru

Transporturile Feroviare Internaționale (OTIF - v.) Convenția prevede că traficul internațional feroviar direct este supus: a) Regulilor uniforme privind contractul de transport internațional feroviar al călătorilor și bagajelor - CIV (anexa A); b) Regulilor uniforme privind contractul de transport internațional feroviar al mărfurilor - CIM (anexa B), CIV reglementează în mod unitar obligațiile administrațiilor căilor ferate privind transportul, documentele de transport și temenele de valabilitate ale acestora, condițiile referitoare la întreruperea călătoriei, transportul bagajelor de mână, mesagerii ș.a. CIM reglementează o arie largă de probleme economice, tehnice, juridice, privind obiectele admise la transportul pe calea ferată, cele excluse sau admise condiționat; obligația căilor ferate de a primi mărfurile la transport și răspunderea pentru executarea transporturilor; cuprinsul și forma scrisorii de trăsură; răspunderea pentru mențiunile înscrise în scrisoarea de trăsură; încheierea contractului de transport; tarifele aplicabile; temenele de executare a contractului de transport, modul de ambalare și marcare a mărfurilor prezentate la transport; condițiile în care se poate modifica contractul de transport; eliberarea mărfii la destinație; modul de înaintare și soluționare a reclamațiilor etc. România a ratificat Convenția în martie 1983.

CONVENȚIA DE LA BRUXELLES v. Consiliul de Cooperare Vamală.

CONVENȚIA DE LA HAGA (1970), cuprinde unele reglementări privind combaterea actelor de violență ce pot fi săvârșite la bordul navelor și de reprimare a capturării ilicite de aeronave.

CONVENȚIA DE LA MONTREAL (1971), prin aceasta se fac unele completări la Convenția de la Haga din 1970 în sensul că actele desăvârșite la bordul navelor, tentativa de a captura ilicit o navă, de a periclita navigația aeriană și de a deturna de la ruta normală de zbor se consideră infracțiuni penale de mare gravitate și trebuie reprimite cu severitate. Statele semnatare urmează, în conformitate cu prevederile acestei convenții, să-și acorde reciproc asistență, astfel încât comandantul legitim al navei să mențină sau să recapete controlul asupra navei, precum și asistența juridică pentru pedepsirea aspră a infractorilor.

CONVENȚIA PENTRU UNIFICAREA ANUMITOR REGULI PRIVITOARE LA SECHESTRUL ASIGURATOR ASUPRA AERONAVELOR - ROMA - 1933.

CONVENȚIA PENTRU UNIFICAREA UNOR REGULI PRIVITOARE LA TRANSPORTUL AERIAN INTERNAȚIONAL, acord încheiat la 12 octombrie 1929 la Varșovia, modificat prin protocolul de la Haga (28 septembrie 1955), care reglementează o serie de probleme privind transporturile aeriene internaționale (responsabilitatea civilă a cărașului aerian pentru pagubele suferite de călători sau de mărfurile și bagajele transportate, contractul și documentele de transport, transporturile combinate etc.). Prevederile acestei Convenții, împreună cu cele ale Conferinței de la Chicago (1944) consacrată Organizației pentru Aviația Civilă internațională au contribuit la unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional. România este semnatară a Convenției.

CONVENȚIA PRIVIND ADOPTAREA DE CONDIȚII UNIFORME PENTRU APROBAREA ȘI RECUNOAȘTEREA RECIPROCĂ A APROBĂRII AUTOVEHICULELOR ECHIPATE ȘI A PĂRȚILOR COMPONENTE, în ceea ce privește principalele reglementări elaborate în baza acestei Convenții, categoriile de autovehicule la care se aplică, precum și dacă România a aderat sau nu la fiecare din aceste reglementări. În toate țările semnatare ale Convenției, organele competente urmăresc ca autovehiculele echipate și părțile componente ale acestora să fie construite cu respectarea tuturor reglementărilor enumerate. De asemenea, aprobarea unui autovehicul sau a unei părți componente de autovehicul, de către organele competente din țările semnatare ale Convenției, este recunoscută în toate celelalte țări semnatare.

CONVENȚIA PRIVIND AVIAȚIA CIVILĂ INTERNAȚIONALĂ - CHICAGO - 1944, convenția cuprinde 4 părți, 14 anexe și reprezintă principalul instrument juridic în domeniul aviației civile internaționale. Prima parte cuprinde reguli de principiu privind utilizarea teritoriului, a spațiului aerian, asigurarea securității navigației aeriene civile, stabilizarea zonelor interzise, reguli de zbor, controlul aeronavelor, înmatricularea formalităților vamale, perceperea unor drepturi de folosire a aeroporturilor, procedurile privind aeronavele în primejdie, anchetarea accidentelor, standardizarea instalațiilor și a sistemelor de navigație aeriană, precum și documentele care trebuie să existe la bordul fiecărei nave aeriene care efectuează transporturi internaționale. Tot în prima parte a acestei

convenții sunt reglementate uniform drepturile ce își pot acorda reciproc statele prin convenții bilaterale și care sunt cunoscute de "libertății aeriene" în totalitate sau parțial, respectiv: - dreptul de a survola fără a ateriza pe teritoriul unui stat contractant al convenției; - dreptul partenerilor contractuali ai convenției de a ateriza pe teritoriul unui stat contractant, fără scopuri comerciale (escale tehnice, aprovizionare cu combustibil, schimb de echipaje); - dreptul de a debarca călători, mărfuri și poștă luate de pe teritoriul statului posesor al aeronavei; - dreptul de a lua la bordul navei aeriene călători, mărfuri și poștă din statul partener, dacă acestea sunt destinate statului căruia îi aparține aeronava; - dreptul de a transporta călători, mărfuri și poștă, nu numai din cele două părți contractante, ci și către/sau din țări. Părțile 2, 3 și 4 ale acestei convenții cuprind noamele de organizare și funcționare a "Organizației Aviației Civile Internaționale (ICAO)", precum și obligațiile ce revin părților contractante de a colabora la organizarea și desfășurarea transporturilor aeriene internaționale. IACO reprezintă și organul competent privind rezolvarea unor litigii ivite între părțile contractante în legătură cu interceptarea și aplicarea prevederilor convenției menționate și anexelor la această convenție. Această convenție semnată la Chicago mai cuprinde procedura ratificării și a denunțării convenției. Cu ocazia conferinței de la Chicago din 1944 au mai fost elaborate și alte acorduri: - acordul cu privire la serviciile aeriene internaționale de tranzit; - acordul cu privire la transportul aerian internațional; - acordul privind rutele aeriene provizorii.

PROTOCOL PRIVIND MODIFICAREA CONVENȚIEI DE LA VARȘOVIA (PROTOCOLUL DE LA HAGA-1955), prin acesta s-au făcut unele precizări la prevederile Convenției de la Varșovia din 1929. Cu această ocazie s-a precizat faptul că documentele de transport prevăzute în Convenția de la Varșovia, fac dovada contractului de transport, până la proba contrarie. De asemenea, prin acest protocol s-a limitat răspunderea călăușului și timpul de întocmire a reclamațiilor privind pierderea sau avarierea mărfurilor sau a bagajelor transportate.

CONVENȚIA PRIVIND TRAFICUL INTERNAȚIONAL FERROVIAR DE MĂRFURI (SMGS), acord care a reglementat transporturile de mărfuri în traficul feroviar internațional direct între căile ferate ale Albaniei, Bulgariei, Cehoslovaciei, R.P. Chineze, R.P.D.Coreană, R.D.Germană, Poloniei, României, Ungariei, fostei URSS, R.D.Vietnam. Convenția a intrat în vigoare la 1 noiembrie 1951, fiind modificată și completată de mai multe ori. Interesele căilor ferate au fost reprezentate de către administrații, care au încheiat convenția. Transportul mărfurilor din țările ale căror administrații de cale ferată nu fac parte din Convenție spre țări membre și în sens invers, se efectuează potrivit normelor și în condițiile prevăzute de Tariful unic de tranzit (v.) și Tariful internațional de tranzit (v.). Convenția a reglementat o arie largă de probleme cum ar fi modul de încheiere a contractului de transport pe calea ferată, mărfurile care sunt admise la transportul pe calea ferată, precum și cele excluse sau admise în anumite condiții, termenul de executare a contractului de transport,

posibilitatea modificării contractului, modul de prezentare și soluționare a reclamațiilor etc.

CONVENȚIA PRIVIND TRANSPORTURILE INTERNAȚIONALE RUTIERE (CONVENȚIA TIR),

Convention douanire, relative au transports internationaux des marchandises sous la carnet "TIR", acord privind transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR, încheiat la 15 ianuarie 1959 la Geneva, sub egida CEE/ONU, semnat de 23 de țări. România a aderat la această convenție în 1963. Ulterior, Convenția a fost revizuită la 14 noiembrie 1975, România aderând la această nouă variantă în 1979. Cele două variante ale Convenției coexistă din punct de vedere tehnic și administrativ-vamal și se aplică în principiu distinct, în funcție de apartenența (țara) părților implicate în derularea transportului cu autovehicule sau a celui containerizat. Convenția facilitează desfășurarea transporturilor internaționale de mărfuri cu vehicule rutiere și containere prin simplificarea formalităților administrativ-vamale, prin renunțarea la un control vamal efectiv (se verifică de regulă numai integritatea și numărul sigiliilor vamale aplicate vehiculului rutier sau containerului de către vama din țara de plecare), prin folosirea unui formular vamal unic, valabil pe întreg parcursul, numit "carnet TIR" care îndeplinește în afară de funcția de document de evidență și declarație în vamă și funcția de garanție vamală pentru marfa transportată (nivelul maxim garantat este în funcție de marfa transportată per carnet). Prin aplicarea Convenției se asigură reducerea duratei transportului și implicit buna păstrare și integritatea mărfurilor

(mai ales a celor perisabile), precum și folosirea unor norme tehnice uniforme pentru vehiculele rutiere și containerele admise în traficul internațional sub acoperirea carnetelor TIR.

CONVENȚIA REFERITOARE LA CONDIȚIILE GENERALE PRIVIND TRANSPORTUL MĂRFURILOR PE DUNĂRE,

acord încheiat la Bratislava la 26 septembrie 1955 între întreprinderea bulgară de navigație fluvială (BRP), întreprinderea maghiară de navigație (MAHART), întreprinderea română de navigație (NAVROM), întreprinderea sovietică de navigație dunăreană (SDP), întreprinderea populară cehoslovacă de navigație dunăreană (CSPD), întreprinderile iugoslave de navigație (JRB și Dunaiskii Lloyd), întreprinderea austriacă "Prima Societate de Navigație Dunăreană" (DDSG), societatea de navigație pe acțiuni din R.F. Germania "Bayerische Lloyd" (BL) cu privire la condițiile generale de transport al mărfurilor pe Dunăre, modalitățile de încheiere a contractului de transport, obligațiile și răspunderea părților participante, precum și tratarea reclamațiilor și a acțiunilor izvorâte din aplicarea acordului, deschiderea și închiderea navigației etc.

CONVENȚIA REFERITOARE LA CONTRACTUL DE TRANSPORT INTERNAȚIONAL AL MĂRFURILOR PE CALE RUTIERĂ (CMR),

acord semnat la Geneva la 19 mai 1956 care face parte din seria de convenții internaționale inițiate de Comisia Economică a ONU pentru Europa. Convenția reglementează și uniformizează condițiile generale în care se încheie și se execută contractul de transport rutier de mărfuri, reprezentat de scrisoarea

de transport CMR. Prevederile Convenției se aplică oricărui contract de acest tip în care cel puțin una din părți este țară contractantă. De asemenea se aplică oricărui transport internațional de mărfuri cu vehicule, în cazul în care a fost încheiat un contract de transport de mărfuri pe șosele, stipulând că locul primirii, respectiv eliberării mărfurilor, este situat în țări diferite; dintre care cel puțin una este țară contractantă, independent de naționalitatea și domiciliul părților contractante. România a aderat la Convenție în 1972.

CONVENȚIA SANITARĂ INTERNAȚIONALĂ PENTRU NAVIGAȚIA AERIANĂ - HAGA - 1933, această convenție reglementează măsurile de control ce pot fi luate de aeroporturi pentru protecția sanitară, fito sau veterinară cu privire la accesul aeronavelor, echipajelor acestora, pasagerilor, bagajelor și mărfurilor, în general, și, în special, atunci când există suspiciuni de contaminare sau infestare. Pentru a preîntâmpina declanșarea unor epidemii, se prevăd documentele specifice care trebuie să existe la bordul navei referitoare la navă, pasageri, mărfuri vegetale și animale controlul autorităților din statul respectiv.

CONVENȚIE-CADRU PENTRU ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE, înțelegere între client și calea ferată cu o privire la condițiile de încărcare și descărcare a mijloacelor de transport.

CONVERSIE, orice operațiune obișnuită din ciclul de combustibil nuclear, precedând fabricarea combustibilului și excluzând îmbogățirea, prin care uraniul este transformat dintr-o formă chimică în alta

(spre exemplu din UF6 în UO2 sau din oxid de uraniu în metal).

COP, custom of the port, uzul portului.

CORESPONDENȚĂ PUBLICĂ, orice telecomunicație pe care oficiile sau stațiile prin faptul că sunt puse la dispoziția publicului trebuie să o accepte în scopul transmiterii ei.

CPD, C.P.D., C.p.d., charterer's pay dues, taxele în contul navlositorilor.

CREDIT VAMAL, facilitate fiscală în favoarea importatorilor sau exportatorilor de bunuri, persoane fizice sau juridice, în baza căreia plata taxelor vamale și/sau alte taxe de import nu este exigibilă imediat, cu ocazia vămării bunurilor, ci poate fi efectuată ulterior într-o anumită perioadă care poate ajunge la mai mulți ani (în special în cazul unor importuri constante, de valori mari, efectuate de firme care joacă un rol important în economiile naționale ale unor țări și beneficiază de o bonitate financiară corespunzătoare). **C.V.** este abordat de către organele vamale în condițiile unor garanții de plată și ale aplicării de dobânzi. Beneficiind de **C.V.** importatorul poate plăti taxa vamală ulterior, din sumele încasate prin vânzarea mărfii pe piața internă.

CRIZE PETROLIERE, ansamblul perturbărilor și efectelor negative pe care controlul cantităților de petrol extrase și creșterea prețului la țigete le-au generat asupra țărilor importatoare de țigete, a economiei mondiale și fluxurilor economico-financiare internaționale. **Prima C.P.**, (1973-1974), s-a declanșat în timpul războiului Kippur, când țările membre OPEC au majorat prețul țigetei, în patru luni, de la 41

dolari/tonă la 83,5 dolari/tonă. Acesta a avut efecte grave asupra economiilor importatoare de țiței: practic s-a prăbușit sistemul monetar-valutar stabilit la Bretton Woods, s-a trecut la cursuri valutare fluctuante, ca regulator pentru creșterea incertitudinilor. **A doua C.P.**, în 1979-1980, când a avut loc o nouă explozie a prețului la țiței (de la 127,2 dolari/tonă la 222,7 dolari/tonă). Profiturile obținute de cele mai mari șapte trusturi petroliere s-au dublat, iar veniturile din export ale țărilor exportatoare de țiței au sporit de patru ori; practic, 1,5% din PIB țărilor dezvoltate a fost transferat spre cele exportatoare de țiței. **C.P.** a dus la creșterea generală a prețurilor, la restructurări dramatice în configurația pe ramuri a unor economii. Ea a pus în discuție sistemul tehnic din economia mondială, bazat pe prețuri scăzute la energie (în special hidrocarburi, în care țițeiul asigură în 1973 circa 66,5% din energia primară consumată.

CUTIE MOBILĂ, unitate concepută pentru transportul de mărfuri, adaptată optim, în funcție de dimensiunile vehiculelor rutiere și echipată cu elemente care permit transferul între moduri, de obicei cale ferată-șosea. În acest moment aceste unități nu permit stivuirea sau manipularea pe la parte superioară. Unele tipuri sunt prevăzute cu picioare rabatabile care se utilizează atunci când acestea nu sunt pe vehicule.

CUTUMĂ INTERNAȚIONALĂ, cel mai vechi izvor de drept internațional rezultat

din practica generală, constantă, relativ îndelungată și repetată a statelor și considerată de acestea ca având forța juridică obligatorie. **C.I.** este definită de statutul Curții internaționale de Justiție ca "dovadă a unei practici generale acceptată de drept". Elementul esențial în formarea **C.I.** îl constituie recunoașterea de către state a obligativității ca normă juridică. **C.I.** universală, cu aplicație generală în relațiile internaționale, face parte din dreptul internațional general; **C.I.** regională sau bilaterală rezultă din practica unui număr restrâns de state (chiar și două state). Recunoașterea **C.I.** ca izvor de drept are loc în urma hotărârii Curții internaționale de Justiție din 12 aprilie 1960: "Curtea nu vede rațiunea de a refuza o practică îndelungată și continuă dintre state, practică acceptată de ele ca reglementând relațiile lor". O mare parte a normelor dreptului internațional sunt de natură cutumiară, iar cutumele care sunt în contradicție cu principiile dreptului internațional contemporan și cu conștiința juridică a popoarelor încetează să mai fie izvor de drept internațional. Rolul **C.I.** ca izvor de drept internațional se diminuează treptat prin activitatea de codificare a dreptului internațional. Cerințele relațiilor internaționale contemporane conferă tratatelor rolul prioritar de izvor al dreptului internațional.

CZ, Canal Zone, Zona Canalului (Panama).

D

D.A.F. (Delivered At Frontier – livrat la frontieră), termen din cuprinsul INCOTERMS, ediția 1990, exprimând uzanța potrivit căreia obligația de livrare ce revine vânzătorului este considerată executată în momentul când marfa a fost pusă la dispoziția cumpărătorului, vămuită pentru export, la punctul și locul convenit, la frontieră, dar înainte de punctul vamal de frontieră al țării limitrofe. Termenul "frontieră" poate fi utilizat pentru a desemna orice frontieră, inclusiv aceea a țării exportatorului. În consecință prezintă o mare importanță definirea cât mai riguroasă a frontierei avute în vedere de părți, indicând în toate cazurile de livrare **D.A.F.** punctul de frontieră și locul convenit. Termenul **D.A.F.** este utilizat prioritar pentru cazul în care transportul mărfii se face pe cale ferată sau este rutier. Cu toate acestea, utilizarea termenului **D.A.F.** este compatibilă cu orice modalitate de transport. (fr. *rendu frontière*).

D.D. & Shpg., dock dues and shipping, taxe portuare și de încărcare.

D.D.P. (Delivered Duty Paid – livrat taxe vamale plătite), termen din cuprinsul regulilor INCOTERMS, ediția 1990, exprimând uzanța în armonie cu care obligația de livrare contractualmente asumată de către vânzător se consideră a fi executată la momentul când marfa este pusă la dispoziția cumpărătorului, la locul convenit în țara unde se face importul. Vânzătorului îi revine obligația de a suporta toate riscurile și în totalitate costurile, inclusiv taxele vamale, precum și orice alte taxe legate de livrarea mărfii vămuite pentru import. Spre deosebire de termenul **EXW** care instituie o obligație minimă pentru vânzător, termenul **D.D.P.** dă expresie obligației maxime ce incumbă acestuia. Ultimul termen (adică **D.D.P.**) nu trebuie utilizat atunci când vânzătorul nu poate obține și nici direct și nici indirect licența de import. Dacă părțile convin ca vămuirea mărfii importate să

fie îndeplinită de cumpărător, căruia îi revine într-o atare ipoteză obligația să plătească taxele vamale, situația respectivă se încadrează în arealul de utilizare al termenului *D.D.U.* Atunci când părțile prin acordul lor de voință exclud dintre obligațiile vânzătorului pe aceea privind suportarea unor taxe legate de importul mărfii, precum taxa pe valoarea adăugată (TVA), această împrejurare trebuie menționată expres prin adăugarea la formula *D.D.P.* a cuvintelor: TVA achitată... loc de destinație convenit. *D.D.P.* poate fi utilizat indiferent de modalitatea în care se realizează transportul. (fr. *rendu droits acquittés*). V. și *D.D.U.* *D.D.U.* (Delivered Duty Unpaid – livrat taxe vamale neplătite), termen din cuprinsul regulilor INCOTERMS, ediția 1990, exprimând uzanța conform căreia obligația de livrare contractualmente asumată de vânzător se consideră executată în momentul în care acesta pune marfa la dispoziția cumpărătorului, la locul convenit din țara unde se face importul. Vânzătorului îi revine datoria de a suporta costurile și riscurile legate de aducerea mărfii în acest loc, cu excepția taxelor vamale, a altor taxe și speze oficiale care se plătesc la import, precum și a costurilor și riscurilor aferente îndeplinirii formalităților vamale. Cumpărătorului îi revine obligația să plătească în totalitate costurile suplimentare și, totodată, să suporte toate riscurile pentru nevămuirea la timp a mărfii importate. Părțile au libertatea să convină ca îndeplinirea formalităților vamale și suportarea costurilor și riscurilor

aferente să fie în sarcina vânzătorului. Această obligație trebuie însă menționată în mod expres prin adăugarea, după formula *D.D.U.*, a cuvintelor corespunzătoare. Totodată au facultatea să instituie în sarcina vânzătorului și obligația de a suporta plata anumitor taxe ocazionate de importul mărfii, precum taxa pe valoarea adăugată (TVA). Într-o atare ipoteză este necesar ca respectiva obligație să fie menționată după cum urmează: *D.D.U.*, TVA, plătită, loc de destinație convenit (Delivered duty unpaid, TVA paid... named place of destination). *D.D.U.* poate fi utilizat indiferent de modalitatea de transport. Fr. *rendu droits non acquittés*).

D.E.Q. (Delivered Ex Quay – livrat la chei), termen din cuprinsul regulilor INCOTERMS, ediția 1990, exprimând uzanța conform căreia obligația de livrare a vânzătorului este executată pe data când marfa a fost pusă la dispoziția cumpărătorului, pe chei, în portul de destinație convenit, vămuită la import. Conform acestui termen, vânzătorul are obligația să suporte toate riscurile și costurile, inclusiv taxele vamale, alte taxe și speze legate de livrarea mărfii până în acest punct. **D.E.Q.** trebuie evitat pentru cazul în care vânzătorul se află în imposibilitate de a obține (direct sau indirect) licența de import. Atunci când părțile convin ca vămuirea să fie asigurată de cumpărător, căruia îi revine și îndatorirea de a suporta taxele vamale, se utilizează expresia **D.E.Q.** taxe vamale neplătite, în loc de **D.E.Q.** taxe vamale plătite. În cazul când părțile convin să-l exone-

reze pe vânzător de anumite obligații (precum plata unor taxe percepute la D.E.Q. TVA neplătit. Utilizarea acestui termen este compatibilă numai cu transportul maritim sau pe apele interioare. (fr. *rendu à quai: droits acquittés*)

D.E.S. (Delivered Ex Ship – livrat pe navă), termen din cuprinsul regulilor INCOTERMS, ediția 1990, exprimând uzanța în armonie cu care obligația vânzătorului se consideră a fi executată în momentul în care marfa a fost pusă la dispoziția cumpărătorului la bordul navei, nevămuită pentru import, în portul de destinație convenit. Vânzătorului îi incumbă îndatorirea de a suporta toate cheltuielile și riscurile legate de aducerea mărfii în portul de destinație convenit. Acest termen este compatibil numai cu transportul maritim sau pe alepe interioare. (fr. *rendu ex ship*).

D.W., deadweight, capacitate totală de transport/încărcare (*a navei*), capacitate deadweight; greutate proprie.

D.W.C.; d.w.c., deadweight capacity, capacitate totală de transport/încărcare (*a navei*), capacitate deadweight.

DANĂ LA ORDINUL NAVLOSITORULUI, EXPEDITORULUI SAU PRIMITORULUI, clauză susceptibilă de a fi inserată în contractul de navlosire *charter-party*, exprimând îndreptățirea navlositorului de a ordona armatorului să acosteze la o anumită dană. O atare clauză este riscantă pentru armator, deoarece ar putea primi ordin să tragă la o dană cu adâncime insuficientă, în ciu-

import, de ex, TVA) aceasta trebuie specificată clar într-o formulă de genul da faptului că operațiunile de manipulare pentru marfa vizată se efectuează în mod obișnuit la dana respectivă. Inconvenientul unei asemenea situații constă în faptul că, din pricina adâncimii insuficiente la dana indicată de navlositor, nava ar putea fi determinată să aștepte creșterea apelor, ceea ce presupune cheltuieli suplimentare.

DANĂ, zonă în perimetrul unui port amenajată pentru a servi la costarea navelor, manipularea și recepționarea mărfurilor supuse operațiunilor de încărcare-descărcare, precum și la prestarea unor servicii portuare (de pildă alimentarea navelor cu combustibili, cu provizii de bord, precum și la reparații de nave etc.), ori pentru îndeplinirea altor servicii portuare. De regulă, în fapt, d. sunt specializate pe diferite criterii, de pildă specificul unor mărfuri sau categorii de mărfuri; categorii de trafic (operații de import, de export sau de tranzit); relațiile geografice (precum relația Europa, relația America, relația Orientul Apropiat); exploatare operativă; reparații de nave; bunkeraj ș.a. v. și dană la ordinul navlositorului, expeditorului sau primitorului.

DATĂ DE REZILIERE A CONTRACTULUI (CANCELLING DATE), data la care navlositorul este îndreptățit să renunțe la executarea contractului de transport maritim, întrucât nava nesusind în portul de încărcare în timpul util, nu este gata să preia marfa în termenul convenit de părți. Aceasta în-

dreptățire a navlositorului ființează indiferent dacă întârzierea navei a fost determinată de cauze imputabile amatorului ori de cauze neimputabile lui.

DATE CU ACCES RESTRICTIV, înseamnă toate datele cu privire la: 1) proiectarea, fabricarea sau utilizarea armelor nucleare; 2) producerea de materiale nucleare speciale; 3) utilizarea materialelor nucleare speciale în producerea energiei dar nu vor include datele unei părți care au fost declassificate sau scoase din categoria datelor cu acces restrictiv.

DATE DE VALABILITATE, data, timpul și/sau numărul trenului care se înscrie pe legitimația de călătorie sau pe scrisoarea de trăsură.

DAUNĂ NUCLEARĂ, înseamnă: 1) decesul sau orice daună personală; 2) orice pierdere de bunuri sau orice daună privind bunurile; 3) orice pierdere economică care rezultă dintr-o pierdere sau dintr-o daună la care s-a făcut referire la pct.1 sau 2 suferită de o persoană îndreptățită să ceară reparație cu privire la acea pierdere sau distrugere; 4) costurile măsurilor de refacere a mediului înconjurător degradat, dacă astfel de măsuri sunt sau vor fi luate, cu excepția cazului în care degradarea este nesemnificativă; 5) orice pierdere a veniturilor care derivă dintr-un interes economic în orice folosire a mediului înconjurător suferită ca rezultat al unei degradări semnificative a mediului; 6) orice altă daună economică, alta decât cea cauzată de degradarea mediului dacă este

admisă de legislația privind răspunderea civilă a instanței competente. În toate aceste cazuri, **D.N.** este în măsura în care pierderea sau dauna ia naștere ca rezultat al radiației ionizante, emisă de orice sursă de radiație care se află într-o instalație nucleară sau emisă de combustibilul nuclear de producție radioactivi sau de deșeurile radioactive dintr-o instalație nucleară ori de materialul nuclear venit dinspre, provenind din sau trimis spre o instalație nucleară, dacă pierderea sau dauna este rezultatul proprietăților radioactive ale unui astfel de material ori ale unei combinații de proprietăți radioactive cu proprietăți toxice, explozive sau cu alte proprietăți periculoase ale unui astfel de material; 7) costurile măsurilor preventive și orice pierdere sau daună cauzată de astfel de măsuri. **D.N.** pot fi suferite: a) pe teritoriul unui stat; b) în zonele maritime situate dincolo de apele maritime teritoriale ale unui stat sau deasupra unor astfel de zone; 1) la bordul sau de către o navă aflată sub pavilionului unui stat; la bordul sau de către o aeronavă înmatriculată pe teritoriul unui stat, pe teritoriul sau de către o insulă artificială, de o instalație sau de o structură aflată sub jurisdicția unui stat; 2) de către orice cetățean al unui stat, excluzând o daună suferită în sau deasupra apelor maritime teritoriale ale unui stat. Expresia "cetățean al unui stat" include orice subdiviziune constitutivă a statului, o asociație de persoane sau orice entitate publică ori privată, cu sau fără personalitate juridică, stabilită pe teritoriul unui stat; c) în sau deasupra unei zone economice exclusive

a unui stat sau pe platforma continentală a unui stat, în ceea ce privește exploatarea sau explorarea resurselor naturale ale acelei zone economice exclusive sau ale aceluia platou continental.

DDD, deadline delivery date, cel mai apropiat termen de predare (a mărfii).

DEADWEIGHT CARGO, încărcătură grea (cu indice de stivuire mai mare de $1,13 m^3$).

DEADWEIGHT, unitate de măsură utilizată în transportul maritim de mărfuri prin care se exprimă în tone (lungi sau metrice) greutatea totală (dată de cantitatea de marfă, combustibil, apă tehnică și potabilă, balast, provizii pentru echipaj, precum și greutatea echipajului însuși etc.) ce poate fi transportată pe o navă în condițiile afundării acestuia până la limita pescajului maxim admis. **D. brut** exprimă capacitatea totală a navei privind greutatea maximă transportată. **D. net**, sau capacitatea **D.** pentru marfă, reprezintă greutatea maximă a mărfii ce poate fi încărcată pe o anumită navă. **D. net** se obține scăzând din **d. brut** (sau capacitatea **d. totală**) greutatea combustibililor, a lubrifianților, a apei potabile, a apei tehnice, a balastului, a proviziilor și a echipajului etc. În contractul de navlosire se utilizează ca unitate de măsură curentă pentru exprimarea chiriei de navlosire, tona **D. V.** și **contract de navlosire; contract de navlosire charter-party; contract de navlosire sub conosament.**

DEBARCADER, spațiu amenajat pe malul unei ape sau pe chei pentru debarcarea călătorilor și a mărfurilor.

DEBIT DE TRANSPORT, cantitate de încărcătură de marfă ce se deplasează într-un sector al rețelei de circulație într-o unitate de timp (*t/oră; mc/oră*).

DEBURSE, procedeu prin care expeditorul folosește serviciile căii ferate pentru a transmite o sumă de bani către destinatar pentru executarea unor operațiuni legate de marfa transportată.

DECLARAȚIE DE ASIGURARE, înscris cuprinzând răspunsurile date de persoana cu care urmează să se încheie contractul de asigurare, la întrebările formulate de asigurator în legătură cu împrejurările esențiale referitoare la risc ce-i sunt cunoscute. Au caracter esențial împrejurările cu rol decisiv pentru încheierea contractului de asigurare sau pentru stabilirea condițiilor privind îndeplinirea obligațiilor pe care acesta le generează. Condițiile de asigurare menționează cazurile în care schimbarea împrejurărilor privind riscul pe parcursul executării contractului de asigurare creează în sarcina asiguratului obligația să declare asiguratorului modificarea intervenită de îndată ce a cunoscut-o. Atunci când **D.A.** conține răspunsuri incorecte sau insuficient de complete, ori când asiguratul nu a comunicat asiguratorului schimbarea împrejurărilor esențiale privind riscul, acesta are dreptul ca anterior producerii evenimentului asigurat să propună asiguratului modificarea corespunzătoare

a contractului, ori să denunțe contractul, în ipoteza în care, dacă ar fi cunoscut de la început împrejurările reale, nu l-ar fi încheiat. Totodată asigurătorul are dreptul ca, după producerea evenimentului asigurat, să reducă indemnizația de asigurare corespunzător raportului dintre prima de asigurare stabilită și cea care cunoscându-se exact împrejurările, ar fi trebuit să fie plătită de asigurat, ori să refuze plata oricărei indemnizații dacă, față de acele împrejurări, încheierea contractului nu s-ar fi realizat. Atunci când o D.A. inexactă sau incompletă a fost făcută cu rea-credință, asigurătorul are îndreptățirea să denunțe contractul de asigurare înainte producerii evenimentului asigurat și să refuze plata oricărei indemnizații după producerea aceluși eveniment. Exercițarea dreptului de denunțare contractului sau de refuz al plății indemnizației de asigurare, în cazul asiguraților de persoane asupra vieții, este posibilă numai înăuntrul unui termen prevăzut de lege.

DECLARAȚIE VAMALĂ, înscris oficial redactat pe un formular tip de către declarantul vamal care poate fi: exportatorul; importatorul; expeditorul; un agent vamal special ce acționează în numele și pe seama importatorului, exportatorului sau expeditorului. D.V. cuprinde următoarele mențiuni: numele și sediul părților care participă la operațiunea comercială; denumirea, poziția tarifară, cantitatea și valoarea mărfii obiect al importului sau exportului; condiția de livrare a mărfii, precum și data

când aceasta trecut frontiera vamală; autorizația de import sau de export etc. D.V. se depune, împreună cu documentele de transport la unitatea vamală abilitată să vămuiască marfa, și servește ca element de bază pentru vămuirea mărfii. Depunerea ei trebuie să se facă în termene prestabilite, care pot fi diferențiate în funcție de categoriile de mărfuri și de modalitățile de transport. D.V. constituie totodată și documentul principal pe baza căruia se încasează taxele vamale stabilite cu ocazia îndeplinirii operațiunilor de vămuire. V. și **taxe vamale**.

DECLASAREA INTERESULUI LA ELIBERARE, modalități de angajare a răspunderii căii ferate, de către expeditor, pentru ca expediția să ajungă în stația de destinație și să fie eliberată într-un termen anume, menționat în documentul de transport.

DEMURRAGE, termen în limba engleză utilizat pentru a se desemna contrastaliile calculate numai pentru timpul de lucru (*demurrage is due for working time only*). V. și **contrastalii**.

DENSITATE, relația dintre greutate și volum pe unitate : kg per m³ sau kg/m³ (lb per ft³ sau lb/ft³).

DENUMIREA ÎNCĂRCĂTURII, numele folosit pentru a descrie un anumit articol sau o substanță în toate documentele de transport, notificările și, acolo unde este cazul, pe ambalaje.

DEPLASAMENT, masa ori volumul apei dezlucuită de nava goală (așa cum

a ieșit ea echipată din șantierul naval) sau de nava încărcată complet cu marfă și echipată cu toate cele necesare pentru efectuarea voiajului. În primul caz este vorba despre **D. ușor** (*light displacement*) iar în cel de-al doilea caz de **D. de plină încărcare** (*full load displacement*). **D.** se exprimă în tone lungi, tone metrice sau picioare cubice. Tonajul **D.** nu figurează în statisticile internaționale dar constituie un indicator comercial important pentru casarea navei.

DEPLASAMENT, termen utilizat în transportul maritim pentru a desemna masa și volumul apei dislocuite de nava goală (având numai echipamentul cu care a fost dotată în șantierul unde a fost construită) sau de nava încărcată cu marfă la capacitatea ei totală și echipată cu tot ceea ce îi este necesar pentru efectuarea voiajului. Prima ipoteză (anume aceea a navei fără încărcătură) vizează ceea ce în terminologia transportului maritim se numește **D. ușor** (*light displacement*). A doua ipoteză (nava încărcată la capacitatea ei) desemnează așa-numitul **D. de plină încărcare** (*full load displacement*). Pentru exprimarea **D.** se utilizează ca unități de măsură: tone lungi; tone metrice; picioare cubice. Tonajul **D.** constituie un reper comercial important pentru clasarea navei.

DEPLASARE, sosirea/plecarea unui avion.

DEPOZIT DE AVARIE COMUNĂ, denumire convențională dată sumei de bani, de regulă exprimată într-o mone-

dă convertibilă, pe care armatorul are dreptul să o ceară destinatarului înainte de a-i fi livrat marfa, cu titlu de contribuție proporțională a acestuia la avaria comună. Suma respectivă se depune la bancă în contul a două persoane de încredere numite de armator și de depozitar. Deponentul primește de la bancă o recipisă de depozit care face proba constituirii depozitului bancar. În cazul în care finalmente se va dovedi că destinatarul mărfii a avut o contribuție la avaria comună sub nivelul valoric al sumei depuse de el, diferența depusă în plus i se va restitui. Uneori este permisă constituirea de garanții bancare în locul **D.A.C.**

DEPOZIT DE TRANZIT ȘI TRANSBORDARE, depozite amplasate în zone portuare și gări de cale ferată ce servesc pentru păstrarea temporară a mărfurilor în vederea transferării lor ulterioare la depozitele principale sau la diverși beneficiari.

DEPOZIT GENERAL DE MĂRFURI, antrepozitul constituind o întreprindere autorizată care posedă una sau mai multe construcții special amenajate pentru depozitarea mărfurilor și al cărui obiect de activitate este de a primi în depozit, în virtutea unui **contract**, cu obligația depozitarului de a plăti o sumă de bani, mărfuri pentru o perioadă determinată. Depozitarul eliberează deponentului un document – numit recipisă-warrant – susceptibil de a circula prin andosare și care este menit să servească drept probă a depozitării mărfurilor respective.

DEPOZIT SPECIALIZAT DE MĂRFURI, antrepozitul care – datorită amenajărilor speciale (depozite frigorifice, silozuri etc.) ce le cuprinde – este susceptibil să servească la primirea și conservarea numai a anumitor mărfuri. Funcționarea lui se întemeiază pe aceleași principii ca și aceea a depozitului general de mărfuri.

DEPOZITARE DEFINITIVĂ, reprezintă amplasarea combustibilului uzat sau a deșeurilor radioactive într-o instalație corespunzătoare, fără intenția de a le recupera.

DEPOZITARE, operațiune de păstrare temporară a materiilor prime, materialelor și utilajelor pentru producție sau a mărfurilor care fac ori urmează să facă obiectul desfacerii. În funcție de caracteristicile fizico-chimice ale produselor, operațiunea de D. trebuie efectuată cu respectarea anumitor reguli referitoare la: suprafața de D., distanța dintre colete și manipularea acestora, temperatură, umiditate și luminozitate etc. De asemenea, în funcție de caracteristicile menționate, D. are loc în depozite specializate, deseori dotate cu utilaje și facilități moderne de încărcare-descărcare, manipulare, evidență a mișcării mărfurilor etc. Cu ocazia D. deponentul primește în schimbul plății taxelor aferente din partea depozitarului, un certificat de depozit, care atestă primirea în depozit a produselor, precum și achitarea taxelor amintite; certificatul de depozit constituie titlul de credit, fiind negociabil. O formă specială de D. este antrepozitul vamal. D.

este folosită pentru menținerea capacității de ofertă a exportatorilor pe piețe unde este necesară livrarea unor cantități determinate de evoluția lor conjuncturală: depozitele înființându-se de preferință în zone sau porturi libere. În scopul prevenirii unor riscuri de livrare a mărfurilor se practică pe scară largă D. în consignatie, tip de D. al cărui suport juridic este contractul de consignatie.

DEPOZITAREA MATERIILOR EXPLOZIVE, materiile explozive pot fi depozitate numai în spații special construite și amenajate pe baza documentațiilor avizate de inspectoratele de stat teritoriale pentru protecția muncii, după obținerea prealabilă a autorizației, emisă în comun de către inspectoratul de stat teritorial pentru protecția muncii și inspectoratul de poliție al județului sau Direcția Generală de Poliție a Municipiului București, după caz. Se interzice autorizarea D.M.E. în clădiri cu locuințe. În autorizația de funcționare se stabilește capacitatea maximă de depozitare în echivalent trotil. Pentru amplasamentul și cantitatea maximă de depozitat, precum și pentru încăperile în care se depozitează și se mănuiesc materii explozive pentru perforări de sonde, articole de vânătoare, obiecte de distracție, pistoale pentru împlântat bolțuri, fuzee antigrindină și capse de alarmare CFR este suficient avizul dat de inspectoratul de stat teritorial pentru protecția muncii. Capsulele detonante cor fi depozitate în clădiri sau în camere subterane, separate de cele în care se depozitează explozivii propriu-ziși. Fac

excepție depozitele de la suprafață cu capacități până la 500 kg în echivalent trotil în care mijloacele de inițiere pot fi depozitate în aceeași clădire cu explozibilii propriu-ziși însă în încăperi separate. Terenul aferent depozitelor de materii explozive, de suprafață sau subterane, nelegate de rețeaua minei. Accesul în depozit este permis în prezența gestionarului sau a înlocuitorului său numai persoanelor cu atribuții în gestiune, mânăuire și control asupra materiilor explozive. În timpul nopții, este interzis accesul în depozit cu excepția depozitelor de consum ale unităților care lucrează și în schimburi de noapte. La toate depozitele se ține o evidență strictă a intrării, ieșirii și consumurilor de materii explozive. Registrele de evidență de la depozite, precum și formularele privind mișcarea materiilor explozive - intrări, ieșiri, consum - cu caracter de documente cu regim special. Vânzarea de materii explozive cu excepția obiectelor artizanale și de distracție, se face numai după înscrierea în registru a numelui cumpărătorului, a autorizației din care rezultă că are dreptul să dețină, să folosească sau să facă operațiuni cu astfel de materii, precum și cantitatea comercializată. O dată cu marfa, vânzătorul eliberează cumpărătorului factura sau alt document de însoțire a mărfii, reținând copia.

DEROGARE, o autorizație emisă de către Ministerul Transporturilor și care asigură descărcarea de obligația de

conformare cu prevederile cuprinse în prezentele reglementări.

DEȘEURI RADIOACTIVE, reprezintă materialele radioactive sub formă gazoasă, lichidă sau solidă, rezultate din activitățile nucleare, care conțin sau sunt contaminate cu radionuclizi în concentrații superioare limitelor de exceptare. Pentru **D.R.** nu este prevăzută nici o utilizare ulterioară de către un stat, de către o persoană fizică sau de către o persoană juridică. **D.R.** sunt controlate de un organ de reglementare, conform cadrului legislativ și reglementărilor specifice.

DESIGILARE, desfacere a unui sigiliu, a unui obiect produs.

DESPĂGUBIRE, sumă de bani pe care debitorul este obligat să o plătească pentru repararea prejudiciului suferit de creditor prin executarea cu întârziere sau necorespunzătoare ori prin neexecutarea obligației asumate. **D.** reprezintă repararea integrală prin echivalent a prejudiciului suferit de creditor, ceea ce înseamnă că este necesar ca ea să cuprindă atât pierderea efectivă cât și câștigul nerealizat (damnum emergens și lucrum cessans). În general în materie contractuală **D.** acoperă numai prejudiciul direct și previzibil suferit de creditor. În raporturile de comerț exterior, creditorul trebuie să ia măsuri pentru evitarea sau diminuarea prejudiciului, colaborând în acest scop cu debitorul. Întinderea prejudiciului supus reparării se apreciază în momentul obligării la plată. Uneori dispozițiile legale limitează răspunderea debitorului (de

exemplu, răspunderea transportatorului). **D.** pot fi: a) moratorii (de întârziere) care repară prejudiciul suferit de creditor prin simpla întârziere în executarea obligației (nu înlocuiesc executarea în natură a obligației, cumulându-se cu aceasta); b) compensatorii, care repară prejudiciul suferit de creditor prin executarea necorespunzătoare sau neexecutarea obligației (înlocuiesc executarea în natură și nu se cumulează cu aceasta). **D.** pot îmbrăca forma unor prestații periodice (penalități), mai ales în cazul unor întârzieri în executare, sau a unei prestații (sume globale) **D.** pot fi evaluate cu anticipație și se includ în contract printr-o clauză penală (v. penalități).

DESPATCH MONEY, sintagmă utilizată pentru a desemna suma de bani, exprimată în valuta contractului de navlosire, ce trebuie plătită de către armator navlositorului pentru zilele în minus față de stalii, folosite pentru încărcarea-descărcarea navei. Perioadele de stalii, cele de contrastalii și de *despatch* se menționează într-un document numit *time-sheet*, semnat de către delegații armatorului și cei ai navlositorului; în eventualitatea că întocmirea acestui document nu este posibilă, în mod provizoriu se întocmește un alt document, numit *statement of facts*, ce va cuprinde menționarea tuturor datelor și evenimentelor mai importante consumate în timpul operațiilor de încărcare-descărcare a mărfurilor. În această ultimă ipoteză, părțile vor întocmi ulterior documentul numit *time-sheet*, sens în

care vor lua în considerare datele înscrise în *statement of facts*.

DESTINATAR, persoană fizică sau juridică căreia i se adresează în scris o altă persoană (client, furnizor, comerciant etc.).

DESTINAȚIE, locul spre care se îndreaptă un mijloc de transport, un colet sau unde se trimite ceva.

DESTINAȚIE, vezi Aeroport-destinație.

DEȚINĂTOR DE MATERII EXPLOZIVE, orice persoană fizică sau juridică în posesia sau detenția căreia se află licit (legal) astfel de materii. Persoanele fizice nu au dreptul să dețină, să utilizeze, să transporte, să depoziteze, să experimenteze ori să mănuiască materii explozive, dacă nu au fost autorizate și înregistrate conform legii cu excepția pulberii necesare confecționării cartușelor pentru arme de vânatoare.

DEȚINE SAU CONTROLEAZĂ, expresie întâlnită în acordurile internaționale la care România este parte, privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor care desemnează proprietatea sau controlul exercitat prin subsidiari sau afiliați, oriunde ar avea sediul, cu referire la persoanele juridice, entități juridice constituite conform legii oricărui stat care sunt, direct sau indirect, deținute sau controlate de investitori care au sediul activității economice reale pe teritoriul statului unde **D.S.D.** Unui investitor i se poate solicita să prezinte probe în legătură cu această **D.S.D.** în vederea recunoașterii de către autoritățile competente din România în calitate de investitor al statului unde este constituit.

DEVIEREA NAVEI (DEVIATION), stipulație inserată în contractul de navlosire *charter-party* exprimând cerința ca nava să urmeze până la destinație ruta obișnuită, utilizată de navele comerciale care fac transporturi similare. Orice abatere de la acea rută ce nu se datorează unor motive întemeiate, menționate în contractul de transport, fiind susceptibilă de a fi sancționată de navlositor.

DEVIZE LIBER CONVERTIBILE, denumire generică dată instrumentelor și mijloacelor internaționale de plată (valută efectivă sau plată prin decontare) exprimate într-o monedă convertibilă cum ar fi: dolarul SUA, lira sterlină, marca germană, francul francez, francul elvețian, yenul japonez sau orice altă valută care este larg folosită pentru efectuarea plăților la tranzacțiile internaționale și pentru care există cumpărători reali pe principalele piețe valutare.

DEZAFECTARE, reprezintă toate etapele care conduc la încetarea controlului organului de reglementare asupra unei instalații nucleare, alta decât instalația de depozitare definitivă. Aceste etape includ operațiunile de decontaminare și de dezmembrare.

DHDWTS, dispatch half demurrage working time saved, „dispatch”, reprezentat pe jumătate din contrastalii asupra timpului lucrător economisit.

DHDWTSBE, dispatch half demurrage working time saved both ends, reprezentat pe jumătate din contrastalii

asupra timpului lucrător economisit în încărcare și descărcare.

DIMENSIUNE DE GABARIT, dimensiunile maxime ale vehiculelor rutiere admise pentru circulația pe drumurile publice, care se referă la înălțime, lățime și lungime și sunt proprii pentru fiecare tip de vehicule sau ansamblu de vehicule, incluzând și încărcătura.

DISPAȘOR, expert înscris pe liste recunoscute de tribunale sau care, în unele țări, este membru al asociației dispașorilor, investit cu atribuția de calcula și lichida avaria comună. Se desemnează de către părți și, în îndeplinirea atribuțiilor ce-i revin, estimează și repartizează quantumul avariei navei și a mărfurilor, stabilind masa contributivă, respectiv contul debitor și masa creditorilor (contul creditor). Pe baza estimărilor făcute, determină procentele cu care trebuie să participe "nava" și "marfa" la lichidarea avariei comune.

DISPOZITIV DE FRANCARE, orice tip de container de marfă, container al aeronavei, palet cu plasă al aeronavei.

DISPOZITIVE GENERATOARE DE RADIAȚII IONIZANTE, dispozitive care produc radiații X, neutroni sau particule încărcate

DISTINCTIBILITATE, a se vedea soi.

DISTRIBUITOR, mecanisme, de obicei scânduri, pe care bunurile din „dead-load” sunt așezate pentru a repartiza greutatea încărcăturii pe o arie mai mare pentru a nu se depăși limitele de presiune maxime.

DIVIDENDE, părți de beneficii atribuite fiecărui asociat după criterii și distincții prevăzute în contractul de societate iar în lipsa unor asemenea prevederi ale acestuia, potrivit dispozițiilor legii. Prin urmare, dividendele sunt veniturile provenind din acțiuni sau din drepturile de folosință, din părți miniere, din părți de fondator sau din alte drepturi care nu sunt titluri de creanță cu excepția creditelor, din participarea la profituri, precum și veniturile din alte părți sociale. Distribuția de **D.** este condiționată de următoarele împrejurări: să existe beneficii reale și nu doar o simplă reevaluare a activului; beneficiile să fie constatate printr-un bilanț întocmit cu respectarea formelor legale, aprobat de adunarea generală; cuantumul beneficiilor să fie stabilit prin contractul de societate sau prin statut iar în absența unei stipulații contractuale ori prevederi statutare determinarea lui să aibă loc în concordanță cu dispozițiile legale incidente. Distribuția de **D.** se decide de către adunarea generală a asociațiilor. Din momentul deciziei de atribuire, **D.** devin drepturi de creanță exigibile ale asociațiilor împotriva societății cu care titularii lor se vor putea înscrie, în cazul falimentului societății, la masa falimentară a acestuia întocmai ca orice alți creditori. **D.** plătite de o societate care este rezidentă a unui stat contractant unui rezident al celui alt stat contractant pot fi impuse în celălalt stat contractant și sunt supuse aceluiași regim de impunere ca veniturile din acțiuni, de către legislația fiscală a statului în care este rezidentă societatea distribuitoare a dividendelor.

DOBÂNDĂ, 1. sumă de bani stipulată în contractul de împrumut pentru a fi plătită de debitor pentru creditul ce i-a fost acordat. Din punct de vedere al valorii însumate, mărimea **D.** depinde de trei elemente: suma împrumutată, tipul de credit acordat și rata **D.** Rata **D.** la rândul ei se diferențiază în raport cu termenul pentru care a fost acordat creditul (termen care poate fi scurt, mediu sau lung), scopul în vederea căruia s-a acordat creditul (producție, investiții, comerț etc.) bonitatea debitorului, politica economică ce caracterizează perioada respectivă în contextul sistemului economic dat. Pe planul raporturilor economice internaționale, nivelul **D.** este influențat de situația economiei mondiale și de politica făcută în acest sens de principalele puteri financiare. Se practică două forme distincte de **D.**: **D.** simplă a cărei mărime este proporțională cu durata perioadei de timp pentru care s-a acordat împrumutul; **D.** compusă care, deși este proporțională ca mărime cu suma împrumutată, crește exponențial de la un an la altul. Distincția dintre acestea se bazează pe criteriul ce are în vedere modalitatea de determinare a serviciului datoriei. În raporturile de credit internațional se mai face distincție între: **D.** fixă care se distinge prin aceea că pe întreaga perioadă de rambursare cota **D.** rămâne constantă; **D.** variabilă, caracterizată prin faptul că periodic se produc modificări ale cotei **D.** în funcție de evoluția curentă a ratei **D.**, pe o piață luată ca referință. 2. sumă de bani ce reprezintă daunele-interese moratorii

datorate de debitor pentru prejudiciul cauzat creditorului prin întârzierea în executarea obligației sale. 3. veniturile din titluri de creanță de orice natură, însoțite sau nu de garanții ipotecare sau de o clauză de participare la profiturile debitorului și, în special, veni-
întârziere și dobânzile considerate ca dividende. Aceste D. provenind dintr-un stat contractant al unei convenții internaționale și plătite unui rezident al celuilalt stat contractant pot fi impuse în acel celălalt stat contractant.

DOBÂNDIRE, reprezintă operațiunea de import, inclusiv acțiunea necomercială de primire din afara teritoriului național, precum și primirea de la o persoană de pe teritoriul național.

DOC, ansamblu de construcții portuare și de instalații (magazii, macarale, căi de rulare etc.) care servesc la încărcarea, descărcarea și depozitarea mărfurilor de pe și pe nave, într-un port.

DOCK WARRANT, recipisă de antrepozitare.

DOCUMENT DE ÎNCĂRCARE, un document de încărcare complet conține toate datele privind greutatea dintr-un anume zbor, adică greutatea avionului, echipajului, combustibil, pasageri, bagaje, marfă și poștă. Conține de asemenea detalii necesare ale distribuției încărcăturii în avion.

DOCUMENT DE TRANSPORT, înscrisul dovăditor al contractului de transport ca: legitimație de călătorie, recipisă de bagaje sau scrisoare de

titluri din fonduri (efecte) publice, titluri de creanță sau obligațiuni de împrumut, inclusiv primele, recompensele și premiile legate de asemenea efecte, titluri de creanță sau obligațiuni. Nu sunt considerate D. penalitățile pentru plata cu

trăsură și documentul ce atestă fie un contract de transport între un armator și un expeditor, fie o scrisoare de transport maritim, fie un conosament sau un document de transport multimodal.

DOCUMENT GRAFIC, este un suport de informație pe care este înregistrat în mod permanent un text scris sau imprimat, o imagine fixă și care este susceptibil să fie clasat și consultat.

DOCUMENT, suportul informațional cu înregistrări de date.

DRAW BACK, expresie preluată din limba engleză, prin care se desemnează rambursarea parțială sau totală a taxelor vamale plătite de importator pentru mărfurile importate spre a fi reexportate, sau pentru produsele fabricate cu destinația de a fi exportate, în conformitate cu Legea 141/1997, HG 626/199. Aceasta apare sub denumirea de perfecționare activă cu rambursare de taxe.

DREAPTA, partea dreaptă în direcția de mers (zbor).

DREPT DE TRAFIC, dreptul unui operator aerian autorizat să transporte pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă pe o rută aeriană care deservește două

sau mai multe aeroporturi interne sau internaționale.

DREPTURI DE PROPRIETATE INTELECTUALĂ, dreptul de autor și drepturile conexe, drepturi la mărci de comerț, drepturi la brevete, drepturi la topografia de semiconductori cu circuite integrate, drepturi la secrete comerciale, drepturi ale amelioratorilor de soiuri de plante, drepturi la indicații geografice și drepturi la design industrial.

DREPTURI VAMALE, v. *taxe vamale*.

DRF, DRAFT/DRAUGHT, pescaj.

DRUMURI DE INTERES NAȚIONAL, aparțin proprietății publice a statului și cuprind **drumurile naționale**, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes strategic național, între ele, precum și cu țările vecine. Acestea pot fi: autostrăzi; drumuri expres; drumuri naționale europene (E); drumuri naționale principale; drumuri naționale secundare.

DRUMURI DE UTILITATE PRIVATĂ, destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier în activitățile economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altora asemenea, de acces în incinte, ca și cele în interiorul acestora, precum și cele pentru organizările de șantier; ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

DRUMURI DESCHISE CIRCULAȚIEI PUBLICE, toate drumurile publice și

acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivele turistice ori alte obiective la care publicul are acces.

DRUMURI ÎNCHISE CIRCULAȚIEI PUBLICE, acele drumuri de utilitate privată care deservește obiective la care publicul nu are acces.

DRUMURI PUBLICE, obiective de utilitate publică destinate circulației rutiere, în scopul satisfacerii cerințelor de transport unitar ale economiei naționale, ale populației și de apărare a țării. Acestea sunt proprietate publică.

DRUMURILE DE INTERES LOCAL, aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află.

DRUMURILE NAȚIONALE DE INTERES LOCAL, fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind **drumurile județene**, care asigură legătura între: reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comună, cu stațiunile balneoclimaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante, legate de apărarea țării, și cu obiectivele istorice importante.

DRY-LEASE, închirierea unei aeronave care este operată în baza certificatului de operator aerian al operatorului care a luat cu chirie aeronava; în mod normal, este o închiriere de aeronavă fără echipaj. Operatorul care a luat aeronava cu chirie obține deținerea și controlul comercial al acesteia, iar în exploatarea aeronavei se folosesc co-

dul său de operare, precum și drepturile sale de trafic.

DUBLĂ IMPUNERE, perceperea de impozite și taxe de două sau de mai multe ori asupra unuia și aceluiași venit. Nerezidenții sunt supuși D.I. pe baza acordului în acest sens între două țări care prevede că venitul lor este impozitat atât în țara în care trăiesc, cât și în țara lor de origine, v. **evitarea dublei impuneri**.

DUMPING VALUTAR, sintagmă ce desemnează devalorizarea controlată, competitivă. Constituie o formă de manifestare a concurenței pe piața internațională.

DUMPING, 1. denumire generică dată operațiunilor de vânzare a unei mărfi pe o piață străină, la un preț sub valoarea ei normală. Ca valoare normală poate fi luat în considerare: a) *prețul comparabil din țara exportatoare*, atunci când produsele nu sunt importate direct din țara de origine; b) *prețul practicat de țara de origine*, dacă produsele tranzitează numai teritoriul național al țării exportatoare. Pentru a se determina *marja de D.* se procedează la compararea prețului de vânzare a mărfii în cauză pe piața străină, cu un preț de referință al unui produs similar care a fost exportat într-o țară terță, cu condiția ca un astfel de produs să nu fie comercializat pe piața internă a exportatorului. Compararea se poate face și cu prețul cel mai ridicat din țara de origine, dacă acesta este reprezentativ sau comparabil cu costul de producție din acea țară, majorat cu o sumă rezonabilă luată în considerare ca reprezentând cheltuielile

de administrare, de comercializare, și profitul realizat. De asemenea, prețul de export poate fi calculat pe baza prețului la care marfa importată este revândută pentru prima oară unui cumpărător independent. O astfel de metodă se practică, de regulă, doar atunci când nu există un preț de export, sau când, existând un atare preț, autoritățile constată că nu-l pot lua în considerare deoarece există un aranjament de compensare între exportator și importator sau un terț. Compararea între prețul de export și prețul intern din țara exportatoare (sau din țara de origine) pentru a fi echitabilă, necesită luarea în considerare a prețurilor practicate la același nivel comercial (la stadiul ieșirii mărfii din uzină) și la vânzări efectuate la termene cât mai recente. 2. Termen ce desemnează în mod generic devalorizarea sau deprecierea controlată a monedei naționale pentru a se determina o creștere a competitivității produselor exportate, prin scăderea artificială a prețurilor lor. Deprecierea competitivă a monedei poate constitui un stimulent pentru export, dar numai pentru o perioadă limitată de timp și cu condiția ca țările partenere să nu adopte contramăsuri precum majorarea taxelor vamale, introducerea de restricții la import, recurgerea la D. valutar.

DURATA DE EXECUTARE A CONTRACTULUI DE TRANSPORT, intervalul scurs din momentul încheierii contractului de transport până în momentul eliberării transportului sau în unele cazuri până la avizarea lui către destinatar.

DURATA DE VIAȚĂ UTILĂ, este perioada în cursul căreia o instalație de gospodărire a combustibilului uzat sau a deșeurilor radioactive este utilizată în scopurile prevăzute. În cazul unei instalații de depozitare definitivă, această perioadă începe din momentul în care combustibilul uzat prin deșeurile radioactive sunt ampla-

sate pentru prima dată în instalație și se termină o dată cu închiderea acesteia.

DW, WIND DRAG, rezistența vântului.

DW.; D.W., DEADWEIGHT, capacitate totală de transport/incărcare (*a navei*). capacitate deadweight; greutate proprie (*a navei*).

E

E.T.S., estimated/expected time of sailing, oră probabilă de plecare (*a navei*).

ECARTAMENTUL LINIEI, distanța dintre fețele interioare ale șinei pe o linie de cale ferată. El este în general de 1,435 m.

ECHIPAJUL DIN CABINĂ, persoane ce îndeplinesc sarcini în timpul zborului, altele decât cele din cocpit (cabina piloților) acestea fiind: stewardese, mecanici, însoțitori bord, personal însărcinat cu paza.

ECHIPAJUL DE ZBOR SAU COCPIT, persoane coordonând zborul în cocpit (cabina piloților).

ECHIPAMENT DE SECURIZARE A ÎNCĂRCĂTURII, vezi „tie-down-equipment”.

ECHIPAMENT ÎN COMPARTIMENT (EIC), echipament transportat cu avionul dar care nu este listat și nici nu este nicăieri inclus în compunerea greutății ca un subsansamblu de zbor.

ECHIPAMENT NUCLEAR, definește orice reactor, altul decât cel conceput sau folosit în principal pentru formarea de plutoniu sau de uraniu 233, sau orice alt obiect desemnat astfel prin acordul părților.

ECHITATE FISCALĂ, termen utilizat în domeniul fiscal, care impune ca persoanele plătitoare de impozit să-l suporte în mod efectiv. De cele mai multe ori, în realitate, acest principiu nu își găsește aplicarea. A se vedea incidența directă și incidența indirectă.

EFECTELE ECHIPAJULUI, îmbrăcăminte, articole de utilizare zilnică și orice alte articole care pot include bani, aparținând echipajului și aflate la bordul navei;

ELIPORT, aeroport pentru elicopter.

EMPA, European Maritime Pilots' Association, Asociația europeană a piloților maritimi.

EMPOTAGE/DEPOTAGE (STUEFING/STRIPPING; TAUEN/ENTLADEN), Operația de încărcare/descărcare a mărfurilor în/din interiorul unei UTI.

EMT, European Mean Time, timp mediu european.

EN-ROUTE, echivalent pentru „plin”: deplasare între locul de plecare și cel de destinație.

ETA, estimated/expected time of arrival, oră probabilă de sosire (*a navei*).

ETD, estimated/expected time of departure, oră probabilă de plecare (*a navei*).

EVACUARE A EFLUENȚILOR, înseamnă emisia în mediu a materiilor radioactive lichide sau gazoase ca o practică legitimă în cursul exploatării normale a instalațiilor nucleare reglementate. Aceste emisii sunt programate și controlate în limitele autorizate de către organul de reglementare.

EVAZIUNEA FISCALĂ FRAUDULOASĂ, reprezintă evaziunea fiscală realizată prin încălcarea dispozițiilor legale, iar cei care o săvârșesc sunt pasibili de răspundere juridică, sub formă contravențională sau penală. Reprezintă acte de **E.F.F.** întocmirea unor declarații de impunere false, când cu bună știință nu sunt declarate decât o parte din veniturile realizate, ținerea unor registre contabile nereale, întocmirea unor documente de plată fictive etc.

EVAZIUNEA FISCALĂ LEGALĂ, sinonimă cu evaziunea fiscală la adăpostul legii, este evaziunea care permite sustragerea de la o parte din materia impozabilă, fără ca această faptă, conduită să fie considerată ca o vătămare a legii, de exemplu, prin impunerea veniturilor pe baza unor norme medii, încât cei care realizează venituri peste media sursă de impunere se află la adăpostul obligației plății acestei părți din impozit, care ar rezulta din ceea ce depășește media.

EVAZIUNEA FISCALĂ, reprezintă sustragerea prin orice mijloace, în întregime sau în parte, de la plata impozitelor, taxelor și a altor sume datorate bugetului asigurărilor sociale de stat și fondurilor speciale extrabugetare de către persoanele fizice și persoanele juridice ro-

mâne sau străine, denumite contribuabili. Nerespectarea reglementărilor fiscale în domeniul vamal, prin declararea inexactă, sub orice formă, a valorilor sau prin sustragerea bunurilor de la operațiunile de vămuire, în scopul neachitării taxelor vamale sau al diminuării acestora ori a altor obligații fiscale, se sancționează potrivit legii. Cadrul legal al evaziunii fiscale este reglementat de Legea nr. 87/1994 pentru combaterea evaziunii fiscale. Pentru a preveni evaziunea fiscală, Legea nr. 87/1994 stabilește expres și imperativ faptul că „efectuarea de activități permanente sau temporare, generatoare de venituri impozabile, poate avea loc în baza unei autorizații emise de autoritatea competentă, fie direct în temeiul unei dispoziții legale. Evaziunea fiscală se poate realiza în două moduri, și anume: fiscală legală și evaziunea fiscală frauduloasă. În afară de Legea nr. 87/1994 pentru combaterea evaziunii fiscale, legea cadru în materie, există și alte acte normative care prevăd infracțiuni sau contravenții în domeniul reglementărilor fiscale. Regula generală, aplicabilă persoanelor fizice ori juridice, enunțată în art. 7 din Legea nr. 87/1994, referitoare la nerespectarea reglementărilor fiscale în domeniul vamal, este susținută de actele normative speciale în materie vamală, care prevăd infracțiuni ori contravenții. Cele mai importante acte normative în materie vamală sunt Legea nr. 141/1997 privind Codul vamal al României și Hotărârea Guvernului nr. 626/1997 privind Regulamentul de aplicare a Codului vamal al României. În conformitate cu art. 175-178 din Legea nr. 141/1997 privind Codul vamal al Ro-

mâniei, constituie infracțiune oricare din următoarele fapte; săvârșite în scopul sustragerii bunurilor de la regimul vamal: a) trecerea peste frontieră a bunurilor prin alte locuri decât cele stabilite pentru controlul vamal de mărfuri sau alte bunuri; b) trecerea peste frontieră, fără autorizație, a armelor, munițiilor, materilor, explozive sau radioactive, produselor și substanțelor stupefiante și psihotrope, precursorilor și substanțelor chimice esențiale, produselor și substanțelor toxice; c) folosirea, la autoritatea vamală, a documentelor vamale, de transport sau comerciale, care se referă la alte mărfuri sau bunuri decât cele prezentate în vamă; d) sustragerea de la operațiunile de vămuire a bunurilor și mărfurilor, săvârșite de una sau mai multe persoane înarmate ori constituite în bandă, de angajați sau reprezentanți ai unor persoane juridice care au ca obiect de activitate operațiuni de import-export ori în folosul acestor persoane juridice. Infracțiunile respective se pedepsesc cu închisoare, interzicerea unor drepturi sau interdicția exercitării ocupației, potrivit Codului penal, de la caz la caz, sau altor legi. La toate infracțiunile, tentativa se pedepsește. Taxele vamale aferente se datorează chiar și în ipoteza în care bunurile care au făcut obiectul uneia din infracțiunile enunțate, nu au mai fost găsite. Așa cum am menționat, în ipoteza săvârșirii vreuneia dintre faptele infracționale menționate, cum sunt de exemplu cele care incriminează falsul în declarații și în acte publice, pot fi incidente și alte dispoziții legale. În cazul în care infracțiunea este cuprinsă și în alte legi, fapta se pedepsește în condițiile și cu

sanctiunile prevăzute în acele legi, dacă sunt mai aspre. În același timp, sunt prevăzute ca fiind contravenții atât fapte reglementate ca atare prin Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 626/1997, cât și prin alte acte normative, elaborate în acest scop.

EVITAREA DUBLEI IMPUNERI, măsură luată de două sau mai multe state și reglementată printr-o convenție internațională semnată de ele în vederea înlăturării situației care ar presupune perceperea repetată de impozite fie asupra unor mărfuri, fie asupra unor venituri de la același contribuabil (persoană fizică sau juridică) vizând aceeași materie impozabilă și aceeași perioadă de timp. Dubla impunere a unei mărfi (adică atât în țara exportatorului, cât și în țara importatorului) antrenează inevitabil creșterea apreciabilă a prețului de comercializare a acelei mărfi, împrejurare ce produce consecințe defavorabile asupra competitivității exportului. În cazul societăților comerciale, filiala din străinătate a unei astfel de societăți plătește în țara străină impozitul pe beneficiu. Ea transferă societății constituente diferența de beneficiu astfel rămasă, dar această diferență va fi supusă din nou în țara de sediu impozitării conform reglementărilor în vigoare acolo cu privire la impozitele pe venituri. Convențiile internaționale privind E.D.I. precizează categoriile de venituri avute în vedere, modul de determinare al domiciliului fiscal și al sediului permanent, impozitele pe venit care sunt luate în considerare, regulile ce guvernează aplicarea acelor impozite față de persoanele străine și față de agenții economici străini,

modul de soluționare a litigiilor etc. În principiu, astfel de convenții stabilesc că veniturile produse de bunurile imobile sunt impozitate numai în statul contractant pe teritoriul căruia sunt obținute. Tot astfel profitul obținut de o întreprindere este impozabil numai în statul care a dat naționalitatea acelei întreprinderi. Atunci când respectiva întreprindere desfășoară activitate în celălalt stat contractant având acolo și un sediu permanent, profitul obținut aici este susceptibil de impozitare în acel stat dar numai în măsura în care obținerea profitului a fost realizată prin respectivul sediu.

EX QUAY (vămuit sau nevămuit în portul de destinație convenit), condiție de livrare care în R.A.F.T.D. 1941 (*The revised American Foreign Trade Definition*) – corespunzătoare Regulilor europene INCOTERMS poartă denumirea de *ex dock* și presupune că vânzătorul să coteze un preț incluzând în el costul mărfurilor și orice cheltuieli adiționale necesare pentru a livra mărfurile pe doc, în portul de import fixat, cu taxele vamale plătite, dacă există.

EX QUAY v. Incoterms

EX SHIP v. Incoterms

EX WORKS v. incoterms

EXCEPTARE VAMALĂ, v. **excludere vamală**.

EXCEPȚIE, o prevedere din prezentele reglementări care exclude un anumit reper din categoria "bunuri periculoase" de la cerințele aplicabile în mod normal acestuia.

EXCLUDERE VAMALĂ, sintagma prin care se desemnează situația când anu-

mite segmente din teritoriul național (stat), precum: porturi, localități, zone libere, sunt scoase de sub incidența regimului vamal, instituit de acel stat, rămânând în exteriorul teritoriului vamal. Sinonim cu exceptarea vamală, v. și teroriu vamal; zone libere.

EXONERARE DE RĂSPUNDERE, sintagmă ce exprimă situația în care cel ce a săvârșit o faptă ilicită păgubitoare (fie el chiar debitorul contractului) este absolvit de consecințele negative pe care le comportă obligarea sa la repararea prejudiciului astfel cauzat victimei (fie ea creditorul contractual). E.R. devine operantă numai în prezența cauzelor exoneratorii de răspundere.

EXPEDIȚIE, transport efectuat cu un document de transport.

EXPEDIȚIE DE BAGAJE, transport efectuat cu o recipisă de bagaje.

EXPEDIȚIE DE COLETĂRIE, transport de coletărie efectuat cu o scrisoare de trăsură de coletărie.

EXPEDIȚIE DE MESAGERIE, transport efectuat cu o scrisoare de trăsură de mesagerie.

EXPEDIȚIE DE VAGOANE, transport de vagoane complete efectuat cu o scrisoare de trăsură de vagoane.

EXPEDIȚIE INTERNAȚIONALĂ, activitate specializată de comerț internațional îndeplinită de o persoană fizică sau juridică în calitate de expeditor internațional pentru a realiza deplasarea mărfii de la locul de expediție situat într-o anumită țară, la locul de destinație situat în altă țară. De regulă calitatea de expeditor internațional o au casele de expediție internațională care se obligă contractual

față de mandant (care în mod curent este un intermediar specializat pe operații de comerț internațional) să preia, în schimbul unui comision sau al unei sume forfetare, mărfurile ce-i sunt încredințate și să îndeplinească fie direct, fie prin prepușii săi, întreg setul de operațiuni necesare pentru ca importatorul sau, după caz, beneficiarul importului (care este destinatarul mărfii) să intre în posesia mărfii respective într-un termen scurt și cu minimum de cheltuieli. Din ansamblul de operațiuni care se subsumează conceptului de E.I. fac parte printre altele: menținerea unui contact permanent cu piața; perfectarea contractelor de transport cu diverșii cărauși în numele și în contul diverșilor mandanți; alegerea rutelor optime de transport; urmărirea executării contractelor de transport și reprezentarea intereselor mandanților în raporturile cu căraușii; asigurarea transbordării și depozitării mărfurilor, îndeplinirea operațiunilor conexe, precum: sortarea, ambalarea, etichetarea, indigenizarea mărfii etc.; intermedierea perfectării unui contract de asigurare a mărfii pe timpul transportului acesteia; acordarea de consultații pentru comercianți cu privire la clauzele privitoare la expedierea mărfii, întocmirea documentelor de depozitare a acesteia, de încărcare sau, dacă este cazul, de reexpediere a ei; completarea declarațiilor vamale, îndeplinirea formalităților vamale în numele și pe seama mandanților etc.

EXPEDIȚIONAR, persoană mandatată de clienți să îi reprezinte în relațiile cu căile ferate și să dispună în numele lor.

EXPEDITOR CORESPONDENT, denumire dată expeditorului care îndeplinindu-

și activitățile specifice în țara sa de origine este contactat de un expeditor internațional în interesul căruia acesta va încheia contracte sau convenții de lucru cu case de expediție din acea țară asigurând pentru aceasta diverse servicii precum: primirea și recepționarea mărfurilor expediate pe adresa lui în vederea livrării lor din magazine sau expediere lor mai departe cu alte mijloace de transport, colectarea mărfurilor în partizi mari cu scopul de a obține tarife mai avantajoase, îndeplinirea formalităților vamale, întocmirea documentelor pentru serviciile prestate etc. V. și **expeditor, expeditor internațional**.

EXPEDITOR INTERNAȚIONAL, denumire dată expeditorului care conlucrează cu expeditori din alte țări care dobândesc astfel calitatea de corespondenți. V. și **expeditor corespondent; expeditor**.

EXPEDITOR, intermediar (persoană fizică sau persoană juridică) ce desfășoară activități privind organizarea transportului de mărfuri și îndeplinește operațiunile aferente acesteia. Astfel se predă marfa spre transport căraușului sau preia de la acesta din urmă marfa transportată. În tot ce face, el acționează din dispoziția importatorului sau a exportatorului mărfii, iar pentru serviciile prestate primește un comision de expediție. E. este de regulă o firmă specializată în expediții. Uneori o astfel de firmă îmbină activitatea de expediție cu cea de transport, caz în care posedă mijloace de transport proprii. Alteori, E. îmbină activitatea de expediție cu cea de magazinaj (este cazul când el dispune de depozite proprii), iar în alte situații îmbină expediția de mărfuri cu activități de manipulare a acestora, utili-

zând echipamentele sale de manipulare. Există și **E.** profilați pe activități complexe care se angajează pe lângă activitatea de expediție propriu-zisă și la îndeplinirea tuturor activităților aferente (conexe) acesteia: transportul propriu-zis, magazinajul și manipularea mărfii. În cazul în care se organizează expediții internaționale suntem în prezența unui **E.** internațional. Specific pentru activitatea acestuia este că el intră în legătură cu **E.** din alte țări, numiți **E.** corespondenți. **V.** și expediție internațională; **expeditor internațional**; **expeditor corespondent**.

EXPERT, persoana însărcinată de a face o expertiză, trimisă de : a) guvernul sau administrația țării sale; b) o entitate sau o organizație agreată conform dispozițiilor sau reglementărilor speciale; c) o organizație internațională; d) orice persoană sau instituție autorizată, pentru a participa la sarcinile care corespund domeniului său de competență profesională.

EXPLOATARE ÎN TELECOMUNICAȚII, orice particular, societate, întreprindere sau orice instituție guvernamentală care exploatează o instalație de telecomunicație destinată să asigure un serviciu de telecomunicații sau susceptibilă să cauzeze perturbații prejudiciabile unui asemenea serviciu.

EXPLOATARE RECUNOSCUTĂ ÎN TELECOMUNICAȚII, orice exploatare corespunzând exploatării în telecomunicații, care exploatează un serviciu de corespondență publică sau de radio-difuziune și căreia obligațiile prevăzute de Constituția Internațională a Telecomunicațiilor semnată la Geneva, îi sunt impuse de către membrul pe teritoriul căruia este

instalată sediul social al acestei exploatări sau de către membrul care a autorizat această exploatare să stabilească și să exploateze un serviciu de telecomunicații pe teritoriul său.

EXPORT INVIZIBIL, vânzare de servicii în alte țări sub formă de operații de transport internațional, de asigurări, de credit, licențe, brevete, know-how, turism etc.

EXPORT TEMPORAR, varietate de export care se distinge prin aceea că operațiunea de scoatere din țara producătorului a unor mărfuri nu are ca finalitate transmiterea dreptului de proprietate asupra acelor mărfuri la cumpărătorul străin, ci numai prezentarea lor spre cunoaștere și informare celor interesați, urmând ca ele să fie readuse ulterior în țara de origine. De regulă, un astfel de **E.** are ca obiect mostre de marfă. **V.** și **export**.

EXPORT, 1. (în sens larg) Termen se desemnează în mod generic ansamblul operațiunilor comerciale având ca obiect vânzarea de bunuri și/sau servicii dintr-o anumită țară în alte țări, într-o perioadă de timp determinată (care de regulă este un an calendaristic). Ceea ce se exportă dintr-o țară constituie import pentru țara de destinație. Prin raportarea valorii **E.** la valoarea importurilor realizate în perioada avută în vedere se determină soldul existent între cele două mărimi care se reflectă în balanța comercială a țării în cauză. Factorii ce influențează pe de o parte caracterul **E.**, iar pe de altă parte structura **E.** realizat de o anumită țară sunt: gradul de dezvoltare economică al țării respective; locul pe care ea îl ocupă în cadrul diviziunii mondiale a muncii; conjunctura existentă în economia mondială la

acel moment etc. **E.** îndeplinește în principal următoarele funcții: constituie un instrument de procurare de mijloace de plată externe pentru plata importurilor și a altor obligații externe; asigură comercializarea pe piețele externe a surplusului de produse și de servicii care excede consumul intern. 2. (în sensul restrâns) Termen ce desemnează orice operațiune de vânzare pe piața externă a unor bunuri și/sau servicii. **E.** sunt susceptibile de multiple clasificări pe baza unor criterii diferite. a) Astfel, în funcție de obiectul operațiunii concret avută în vedere se disting: **E. de mărfuri** și **E. de servicii** b) Pe baza modului de organizare, **E.** poate fi: **E. direct** și **E. indirect** c) După modul de efectuare se face distincție între **E. definitiv** (sau propriu-zis) și **E. temporar**. d) În raport cu modalitatea de plată există: **E. cu plata imediată**; **E. cu plata amânată**; **E. cu plata în numerar**; **E. cu plata în produse**. V. și fiecare din aceste varietăți.

EXPORTATOR, persoană fizică sau juridică ce efectuează operațiuni de export.

EXW (*Ex Work – franco fabrică*), teren făcând parte din grupa E a regulilor INCOTERMS, ediția 1990, ce exprimă regula potrivit căreia obligația de livrare contractualmente asumate de către vân-

zător se consideră executată în momentul în care acesta pune marfa la dispoziția cumpărătorului în stabilimentele sale (uzină, fabrică, depozit). În virtutea regulii **EXW** părțile nu-și asumă nici un fel de obligații reciproce cu privire la transportul și asigurarea mărfurilor. Ca umare, vânzătorul nu are nici o obligație cu privire la încărcarea mărfii în mijlocul de transport pus la dispoziție de cumpărător și nici cu privire la vămuirea mărfii la export, afară numai dacă părțile nu au convenit altfel. Cumpărătorului îi revine obligația de a transporta marfa de la locul de livrare (care este stabilimentul vânzătorului) la destinația dorită de el. În sarcina lui (adică a cumpărătorului) este și obligația de a suporta toate costurile și riscurile pe care le implică luarea și transportarea mărfii de la locul unde aceasta a fost livrată până la destinația stabilită de el, precum și obligația de a plăti primele de asigurare pe timpul transportului. **EXW** comportă obligații minime pentru vânzător și de aceea el nu trebuie utilizat în cazurile în care cumpărătorul nu poate să îndeplinească nici direct și nici indirect formalitățile de export. În astfel de situații este oportună folosirea termenului **F.C.A.** (*fr. à l'usine*). V. și **F.C.**

F

F.A.S. (FREE ALONGSIDE SHIP), formulă desemnând condiția de livrare prevăzută de regulile INCOTERMS, potrivit căreia vânzătorul își asumă obligația să facă livrarea mărfurilor lângă navă, la data de încărcare indicată de cumpărător, în portul de încărcare convenit și în modul practicat în acel port, urmând ca după livrare să-l avizeze neîntârziat pe cumpărător că "mărfurile au fost livrate lângă navă". Această condiție de livrare se regăsește și în R.A.F.T.D – 1941, în armonie cu care "vânzătorul cotează un preț care include livrarea mărfurilor lângă bordul navei maritime și până ajung la planul de încărcare". Din punctul de vedere al vânzătorului, vânzarea F.A.S. este o vânzare internă, astfel încât exportul mărfii vizate este o afacere a cumpărătorului. Este motivul pentru care toate cheltuielile aferente exportului incumbă cumpărătorului. Vânzătorul – care este obligat să predea marfa de-a lungul vasului, la locul de încărcare desemnat de către cumpărător, în portul de încărcare convenit (de exemplu

F.A.S.-Constanța) la data sau în cadrul unei anumite perioade de timp – suportă riscurile mărfii până la momentul când aceasta este pusă efectiv de-a lungul vasului, cu toate cheltuielile pe care o atare operație le comportă, mai puțin cheltuielile vamale (chiar dacă conform uzanțelor portului ele s-ar plăti mai înainte de plasarea mărfii pe chei). După acel moment toate cheltuielile mărfii, precum și riscurile trec la cumpărător. Ca urmare, dacă marfa a fost dusă la locul și timpul convenite și a fost pusă la dispoziția cumpărătorului, care însă nu a trimis vasul la timp, acesta va suporta consecințele întârzierii respective.

F.C.A. (Free Carrier – franco căraș), termen din cuprinsul regulilor INCOTERMS, ediția 1990, exprimând uzanța potrivit căreia obligația de livrare a vânzătorului se consideră executată la data când predă acesta marfa vămuită pentru export în grija cărașului desemnat de către cumpărător la locul convenit. Atunci când cumpărătorul omite să indice un loc precis, vânzătorul are

facultatea să aleagă pentru predarea mărfii locul din raza teritorială menționată unde cărașul urmează să preia marfa în custodia sa. În cazul în care cumpărătorul are nevoie de sprijinul vânzătorului pentru perfectarea contractului de transport cu cărașul (cum se întâmplă bunăoară în ipoteza când transportul urmează a se face pe calea ferată sau pe calea aerului), vânzătorul își dă concursul necesar acționând pe cheltuiala și pe riscul cumpărătorului. **F.C.A.** este compatibil cu toate modalitățile de transport, inclusiv cu transportul multimodal. În armonie cu regulile **F.C.A.** cărașul înseamnă orice persoană care în baza unui **contract** de transport își asumă obligația să execute sau să asigure executarea transportului rutier, maritim, pe apele interioare, pe calea ferată, aerian sau combinat al unei cantități de marfă. Atunci când cumpărătorul dă instrucțiuni vânzătorului să livreze marfa unei persoane care nu este căraș (de pildă, expeditorul) obligația vânzătorului de a livra marfa se consideră executată pe data când aceasta (adică marfa) a fost predată de către el acelei persoane în custodie. Din momentul executării obligației de livrare riscurile de avarie și de pierdere a mărfii trec la cumpărător. Sub acest aspect vânzarea **F.C.A.** se deosebește de vânzarea **F.O.B.** simplă, care presupune transmiterea riscurilor respective către cumpărător numai în momentul trecerii mărfurilor peste balustrada vasului. **F.C.A.** este menită să dea satisfacție exigențelor moderne ale transporturilor combinate și multimo-

dale (între care și transportul tot mai des utilizat cu ajutorul containerelor, al ambarcațiunilor, remorcilor etc.). (fr. *franco transportateur*). V. și **F.O.B.**

F.O.B. (FREE ON BOARD - LIBERĂ LA BORD), condiție de livrare a mărfii, consacrată prin regulile **INCOTERMS-53**, exprimând cerința ca vânzătorul să predea marfa **contractată** la bordul vasului desemnat de către cumpărător în portul de încărcare convenit, conform uzanțelor aceluși port, la data stabilită sau în perioada de timp stabilită și să-l avizeze de îndată ce marfa a fost încărcată pe vas. La formula **F.O.B.** se adaugă denumirea portului de încărcare - de exemplu **F.O.B. Liverpool** - ceea ce înseamnă că predarea mărfii se va face franco la bordul vasului în acel port. Vânzarea **F.O.B.** se practică în comerțul maritim; din punctul de vedere al vânzătorului ea nu constituie o afacere internă, ci comportă pentru aceasta și unele obligații legate de export. Vânzarea **F.O.B.** comportă următoarele obligații specifice pentru vânzător: a) să livreze mărfurile în armonie cu cele stipulate prin clauzele contractuale și, totodată, să transmită cumpărătorului toate dovezile prevăzute în contract; b) să facă livrarea fără întârziere la bordul navei indicate de cumpărător, conformându-se uzanțelor existente în acel port și respectând data sau termenul convenit; totodată, el trebuie să notifice de îndată cumpărătorului că mărfurile au fost livrate la bordul navei; c) să obțină pe riscul și pe cheltuiala sa licențele de export sau alte documente legale ce ar fi necesare

pentru exportul mărfurilor ce constituie obiectul contractului; d) să suporte toate cheltuielile, precum și riscul mărfii, până la momentul în care aceasta a trecut balustrada vasului în portul de încărcare convenit, precum și orice taxe, onorarii sau speze legate de exportul mărfii, ca și cheltuielile aferente încărcării ei la bordul navei; e) să îndeplinească toate formalitățile cerute în vederea încărcării mărfii la bordul navei; f) să procure pe cheltuială proprie ambalajul obișnuit acelei mărfi, cu excepția cazurilor în care, conform uzanțelor comerciale, încărcarea mărfurilor la bordul navei se face fără ambalaj; g) să suporte cheltuielile aferente oricăror operații de control (de exemplu, controlul calității, al măsurii, greutatei sau numărului) ce s-ar dovedi necesare în vederea livrării mărfii respective; h) să procure pe cheltuiala sa cumpărătorului documentul curat, necesar ca dovadă de livrare a mărfurilor; i) să-i procure cumpărătorului, la cererea și pe cheltuiala acestuia, certificatele de origine; j) să-i dea cumpărătorului, la cererea, pe riscul și pe cheltuiala acestuia, concursul necesar în vederea obținerii unui conosament, a oricăror alte documente eliberate în țara unde se face încărcarea și/sau de origine, de care cumpărătorul ar avea nevoie pentru importul mărfurilor în țara de destinație ori, eventual, pentru tranzitarea lor prin altă țară. Vânzarea F.O.B. generează un set de obligații specifice și pe seama cumpărătorului, între care: îndatorirea de a navlosi sau de a rezerva spațiul necesar pe o navă pe

cheltuiala sa și de a comunica din timp vânzătorului numele navei, dana unde urmează să se facă încărcarea și data de livrare a mărfii spre a fi încărcată; obligația de a suporta toate cheltuielile și riscurile mărfii din momentul în care aceasta a fost trecută efectiv peste balustrada navei în portul de încărcare stabilit, precum și de a achita prețul convenit; îndatorirea de a suporta cheltuielile suplimentare ocazionate de faptul că nava nu a sosit la data indicată ori la expirarea termenului fixat, precum și acelea provocate de imposibilitatea preluării mărfurilor sau de sosirea navei mai înainte de data indicată ori de finele termenului convenit, precum și obligația de a suporta toate riscurile mărfii de la data expirării termenului convenit, cu condiția însă ca marfa să fi fost în prealabil destinată acelu contract, adică pusă deoparte sau individualizată într-un mod oarecare ca obiect al acelu contract; obligația de suporta orice cheltuieli suplimentare decurgând din nerespectarea îndatoririlor referitoare la indicarea din timp a navei, preluarea mărfurilor înăuntrul termenului pe care eventual și l-a rezervat într-un atare scop, exercitarea dreptului de alegere a portului de încărcare, nedarea la timp a instrucțiunilor detaliate (el va suporta însă a aceste cheltuieli numai condiționat de împrejurarea că mărfurilor să fi fost în prealabil destinate contractului, adică puse deoparte sau individualizate în orice alt mod de natură să le indice ca obiect al acelu contract); obligația de a suporta toate cheltuielile și spezele aferente obținerii unui cono-

sament ce i-ar fi necesar pentru importul mărfurilor în țara de destinație sau, eventual, pentru tranzitarea lor prin altă țară; îndatorirea de a suporta cheltuielile și spezele prilejuite de obținerea certificatelor de origine și a documentelor consulare. În terminologia R.A.F.T.D.-1941, această condiție de livrare se desemnează prin formula **F.O.B. VESSEL**. De aceea, în relațiile cu firme din S.U.A. nu este suficient să se menționeze, de exemplu, **F.O.B. Boston**, ci trebuie să se spună **F.O.B. VESSEL Boston**, deoarece numai astfel vânzarea **F.O.B.** va corespunde cu aceea reglementată de INCOTERMS. Dacă se omite cuvântul *vessel* (vas) reglementările și uzanțele existente în dreptul american permit interpretarea clauzei în mai multe feluri, precum: franco bord (al unui avion, camion, vagon) la Boston; navlu sau port plătit până la Boston; franco portul Boston (dar nu pe vas); franco de-a lungul vasului la Boston; franco la bord în Boston, adică echivalent cu *ex ship Boston*. **F.O.B. vessel** desemnează situația în care vânzătorul stabilește un preț care include toate cheltuielile până la..., inclusiv cele privind livrarea mărfurilor pe nava maritimă procurată de către sau pentru cumpărător în portul fixat pentru îmbarcare. **F.O.B. vessel** implică următoarele obligații pentru vânzător: 1) să plătească toate cheltuielile prilejuite 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 îmbarcare a mărfurilor sau un conosament curat la bord; 3) să răspundă pentru orice pierdere și orice daună ce s-ar produce până în momentul livrării mărfurilor pe bordul navei. (la data sau înăuntrul perioadei fixate); 4) să acorde cumpărătorului, la cerea și pe cheltuiala acestuia, asistența necesară în vederea obținerii documentelor ce se întocmesc în țara de origine sau în țara de îmbarcare, ori în ambele țări: sunt documentele pe care cumpărătorul are dreptul să le pretindă fie în scopul exportului, fie pentru import la destinație. La rândul său, cumpărătorul are mai multe obligații, precum: a-l înștiința într-un mod adecvat pe vânzător despre numele navei, data plecării ei în larg, dana de încărcare și data livrării; de a suporta cheltuielile suplimentare survenite, precum și riscurile mărfii, începând cu data la care vânzătorul i-a pus-o la dispoziție, dacă nava desemnată de cumpărător nu sosește sau nu încarcă în termenul stabilit; de a conduce eventualele deplasări subsecvente ale mărfii spre destinație, sens în care trebuie să procure și să plătească transportul maritim sau de altă natură; de a suporta taxele de transport, ca și celelalte speze datorate la export (în măsura în care s-ar ivi asemenea cheltuieli); de a răspunde pentru orice pierdere și daună care s-ar produce care s-ar produce după încărcarea mărfii la bordul navei; de a plăti orice cheltuieli și speze ocazionate de obținerea documentelor (altele decât cele necesitate de obținerea documentului curat de îmbarcare sau a conosa-

mentului curat) întocmite în țara de origine, ca și în aceea de îmbarcare, documente ce pot fi pretinse în vederea exportului sau a importului la destinație.

FABRICĂ, a se vedea platformă.

FACILITATE, un termen reflectând acțiunea efectuată în cadrul industriei aeriene cu agențiile guvernamentale și alte organisme pentru reducerea costurilor, simplificarea procedurilor și îmbunătățirea formalităților.

FACILITAREA COMERȚULUI RECIPROC, ansamblu de norme cuprinse în acorduri comerciale și de cooperare economică, având rolul extinderii relațiilor comerciale și economice în scopul promovării, simulării și facilitării schimbului de mărfuri (produse) și servicii între persoanele fizice și juridice abilitate să efectueze acte comerciale și economice, conform legislației naționale a fiecărui stat și pe baza principiilor recunoscute în comerțul internațional. În scopul **F.C.R.** părțile contractante aplică prevederile Acordului General pentru tarife și comerț (G.A.T.T.) și acordă reciproc tratamentul națiunii celei mai favorizate în orice domeniu care se referă la: acordarea licențelor de export și de import, impozite și taxe vamale, taxe consulare asupra documentelor comerciale, sau alte taxe și impozite de orice fel care sunt sau ar putea fi aplicate la importul, exportul, tranzitarea și depozitarea de mărfuri, la modul de aplicare a acestora, cât și la reglementările și formalitățile vamale și transportul de mărfuri. Aceste prevederi nu se vor aplica la: a) avantajele și

facilitățile pe care oricare dintre părți le-a acordat sau le va acorda oricărui stat limitrof în scopul facilității traficului și comerțului de frontieră; b) avantajele și facilitățile pe care oricare dintre părți le acordă sau le va acorda unui stat sau unui grup de state ca o consecință a participării sale la uniuni vamale sau zone de comerț liber, uniuni economice, cât și la alte acorduri economice internaționale, inclusiv cele regionale, sub-regionale și interregionale; c) avantajele și facilitățile pe care oricare dintre părți le-a acordat sau le va acorda mărfurilor importate, în cadrul programelor de ajutor furnizate respectivei părți de către țere state sau instituții, organisme și oricare alte organizații internaționale; d) scutiri, reduceri, concesi, preferințe sau avantajele acordate de una din părți în cadrul unui sistem de preferințe stabilit la oricare din prevederile sus menționate; e) facilitarea tranzitului; f) donațiilor de bunuri în cadrul unor programe de ajutoare sau asistență, destinate uneia dintre părți, de către un țerț stat sau o uniune de state ori de alte instituții și organisme internaționale; g) avantajele, facilitățile și scutiile pe care oricare dintre părți le-a acordat sau le poate acorda, în baza unei înțelegeri comerciale sau a altui aranjament, țărilor membre asociate la o zonă de liber schimb, zonă monetară, comunitate economică sau la alte aranjamente deja convenite sau care vor putea fi convenite. Cooperarea economică, comercială și tehnică, va cuprinde următoarele domenii: 1) industrie; 2) agricultură; 3) energii; 4) comu-

nicații și transport; 5) turism; 6) transfer de know-how; 7) prospectarea, explorarea și exploatarea de zăcămintele naturale și minerale; 8) elaborarea de studii, proiectarea, execuția și administrarea de obiective economice și comerciale, precum și extinderea și dezvoltarea unor capacități de producție existente; 9) fabricarea de produse prin folosirea de materii prime și semifabricate, în cadrul capacităților de producție existente; 10) înființarea de societăți de producție și comerciale cu capital propriu sau mixt; 11) negocierea și încheierea contractelor comerciale între persoanele juridice autorizate conform legislației lor naționale să efectueze acte de comerț; 12) schimbului de reprezentanți, grupuri și delegații comerciale și tehnice; 13) organizarea și participarea la târguri și expoziții comerciale și la alte activități promoționale din domeniul comerțului și tehnologiei; 14) pescuit; 15) resurse hidraulice; 16) produse agroalimentare; 17) prospectarea petrolieră și rafinare; 18) prospectarea minieră și geologică; 19) transportul energiei electrice și utilizarea energiilor neconvenționale; 20) construirea și repararea de nave; 21) construcții; 22) turism; 23) gestionarea de societăți industriale și comerciale mixte; 24) schimbul de experiență în domeniul dezvoltării industriale și al re tehnologizării; 25) promovarea zonelor libere; 26) transferul de tehnologie, documentații, publicații, informații, precum și schimbul de experiență în domeniul economic, științific și tehnic; 27) schimbul de experți, de specialiști și consilieri

în domeniile tehnic și științific; 28) acordarea de burse de studii, organizarea de stagii și de seminarii în domeniile învățământ și formare profesională; 29) transfer de licențe și patente; 30) realizarea de investiții de către investitorii dintr-o țară pe teritoriul celeilalte țări; 31) fabricarea de mașini, echipamente și alte produse, subansambluri și piese de schimb, în vederea satisfacerii nevoilor interne ale celor două țări sau pentru livrări pe terțe piețe; 32) crearea în cele două țări sau în terțe țări, de societăți de producție sau de comercializare cu capital integral străin, de bănci mixte sau cu capital integral străin, de reprezentanțe comerciale, birouri tehnico-comerciale, depozite de mărfuri și piese de schimb, unități de service și asistență tehnică; 33) folosirea porturilor și a căilor (liniilor) de transport; 34) cooperarea pentru accesul pe terțe piețe, în domeniul de interes reciproc; 35) realizarea de studii de fezabilitate; 36) realizarea de simpozioane și alte activități similare; 37) activități de prospectare și explorare de zăcămintele minerale utile pe teritoriul unor terțe state; 38) crearea de depozite de mărfuri în consignație; 39) folosirea facilităților oferite pentru prelucrarea și tranzitul materiilor prime și al produselor energetice către țările limitrofe și cele din Europa Centrală și de Vest, pe fluviul Dunărea. Formele de cooperare menționate mai sus nu sunt limitative, ele putând cuprinde alte domenii și obiective de cooperare economică, comercială și tehnică identificate și convenite de către agenții

economici, prin contracte încheiate de către aceștia. Părțile, în conformitate cu reglementările lor naționale în vigoare, își vor acorda reciproc reduceri și/sau scutiri de taxe vamale în următoarele cazuri: a) intrarea de mostre fără valoare comercială, materiale publicitare, de reclamă comercială și de documentare, cât și intrările temporare de mărfuri și obiecte destinate a fi expuse la târguri și expoziții; b) reimportul bunurilor reportate în străinătate sau al acelora intrate pentru înlocuirea bunurilor necorespunzătoare calitativ, în perioada de garanție; c) importul temporar cu scopul efectuării de experiențe, probe și cercetării în cadrul programelor stabilite în prealabil de către alte părți; d) unelte și dispozitive introduse pentru asamblare sau reparații; e) mărfuri pentru târgurile și expozițiile permanente și temporare; f) mărfuri importate temporar pentru probe și cercetare științifică; g) containere specializate și ambalaje de tipul celor folosite în comerțul internațional, care sunt returnabile; h) mostre de mărfuri destinate exclusiv pentru a fi folosite ca atare (destinate reclamei) și care nu au valoare comercială, sau necesare numai pentru obținerea de comenzi și care nu se comercializează; i) mărfuri originare în sau dintr-o terță țară și transportate pe teritoriul țării uneia dintre părți, destinate țării celeilalte părți; j) mărfuri care se reexportă în țara de origine – în eventualitatea că aceste mărfuri nu îndeplinesc specificațiile solicitate de țara primitoare. Mostrele fără valoare comercială, materialele publi-

citare, de reclamă și documentare sunt scutite de taxe vamale cu respectarea următoarelor condiții; 1) să fie trimise de expeditor către destinatar fără nici un fel de obligații de plată; 2) să nu facă obiectul unor comercializări ulterioare; 3) să nu fie utilizate pentru prestații către terți, aducătoare de venituri; 4) să fie cuprinse în patrimoniul persoanei juridice și înregistrate în evidența contabilă proprie. Mărfurile importate temporar pentru activități de testare și de experimentare și care nu se consumă în timpul acestor activități, vor fi returnate la aceeași valoare. Bunurile scutite de taxe vamale pot fi folosite numai în scopurile pentru care au fost importate. La schimbarea destinației bunurilor (prin vânzare), importatorii sunt obligați să îndeplinească formalitățile legale privind importul mărfurilor și să achite taxele vamale de import, impozitele și celelalte taxe corespunzătoare importului, conform regimului vamal al fiecărui stat. Normele cuprinse în acordurile comerciale și de cooperare economică nu vor putea fi interpretate ca un impediment pentru adoptarea și aplicarea de norme stabilite în legislațiile naționale ale părților, necesare pentru: a) asigurarea aplicării legilor; b) protejarea ordinii publice și a moralității; c) aplicarea altor dispoziții privind securitatea națională; d) reglementarea importurilor și exporturilor de arme, muniții și de materiale strategice sau de război; e) importul și/sau exportul de substanțe chimice controlate, care afectează sau pot afecta sănătatea publică; f) protejarea vieții și să-

nătății persoanelor, animalelor și plantelor; g) protejarea patrimoniului național, cultural, artistic, istoric și arheologic; h) restricționarea exportului, folosirii și consumului de materiale destinate dezvoltării energiei nucleare; i) protejarea mediului înconjurător. Părțile la acord vor facilita tranzitul, pe teritoriul țărilor lor, al mărfurilor originare din cealaltă țară, în conformitate cu reglementările naționale în vigoare, sau a mărfurilor originare dintr-o țară terță. Tranzacțiile comerciale bilaterale se vor efectua între persoane juridice și fizice autorizate să desfășoare activități de comerț exterior și vor fi în conformitate cu legile și cu reglementările în vigoare în cele două țări, părți la acord. Toate valorile contractelor/facturilor și plățile decurgând din schimburi comerciale vor fi exprimate și, respectiv, efectuate în moneda liber convertibilă reciproc acceptabilă, cu respectarea reglementărilor valutare în vigoare în fiecare țară în momentul efectuării plăților. Sunt incompatibile cu funcționarea corespunzătoare a acordului, în măsura în care pot afecta cooperarea dintre părțile contractante, indicarea și/sau declararea falsă cu privire la originea, felul, natura și calitatea mărfurilor.

FACTAJ, transport de colete și de sume de bani de la gară sau de la poștă, la domiciliul destinatarilor.

FERIBOT, navă fluvială sau maritimă ce poate transporta mijloace de transport (auto, locomotive și vagoane) de pe un mal pe celălalt al apei.

FERROUTAGE (Piggyback Transport; Huckepack Verkehr), transport combinat cale ferată – șosea.

FIRIDĂ, o subdiviziune a compartimentului containerizat/paletizat, adică poziția unei unități de încărcare.

FIRMĂ AGENT, sintagmă prin care se desemnează firma autohtonă (adică din țara unde se organizează licitația) ce acționează ca mandatară a unei (sau a unor) firme ofertante, îndeplinind pentru acestea din urmă formalitățile tehnice și comerciale aferente participării la licitație, printr-un contract permanent cu firma organizatoare și informându-le totodată asupra condițiilor și termenelor de desfășurare a licitației, precum și asupra situației pieței, a concurenței și a altor elemente economice și juridice de natură să prezinte interes pentru firma străină participantă la licitație. Acționând în calitate de mandatară a firmelor străine interesate în licitație, **F.A.** prezintă ofertele acestora, participă la licitații, semnează documentele necesare, duce tratative, încheie contractul în ipoteza adjudecării, primește și transmite totodată corespondența ofertantului, își asumă o răspundere solidară cu firma mandant pentru cazul neîndeplinirii obligațiilor de către acesta din urmă și, în principal, pentru nelivrarea utilajelor după adjudecarea comenzii. Pentru prestațiile îndeplinite, **F.A.** este îndreptățit să perceapă un comision de până la 3% în raport (invers proporțional) cu valoarea tranzacțiilor pe care le efectuează.

FISCALITATEA, reprezintă sistemul de constituire a veniturilor statului, prin redistribuirea venitului național, cu ajutorul impozitelor și taxelor, acest sistem fiind reglementat prin norme juridice exprese și imperative. F. cuprinde o diversitate de impozite cum ar fi: directe (pe venituri), indirecte (taxele de consumație), taxe vamale etc.

FLUXUL MĂRFURILOR, mișcarea (deplasarea) mărfurilor pe întregul circuit al unui magazin, din momentul primirii lor de la furnizori până în momentul vânzării și eliberării lor către consumatori.

FOAIE DE EXPEDIȚIE, document însoțitor al *scrisorii de trăsură internațională pentru traficul feroviar* menit să însoțească marfa pe timpul transportului feroviar până la destinația indicată de expeditor. Este necesară căii ferate de destinație, dar întocmirea ei nu este obligatorie în toate cazurile. F.E. se utilizează de regulă în cadrul decontărilor dintre căile ferate. V. și scrisoare de trăsură internațională pentru trafic feroviar.

FOB (v. FREE ON BOARD)

FOB v. condiții de livrare

FONDUL SPECIAL AL AVIAȚIEI CIVILE are drept scop completarea surselor de finanțare a următoarelor obiective: a) executarea lucrărilor de investiții și reparații capitale pentru obiectivele care aparțin, conform legii, domeniului public, aflate pe aeroporturile civile de interes național și local; b) asigurarea condițiilor de desfășurare și de executare a programelor de formare, pregătire, instruire și perfecționare a perso-

nalului din aviația civilă; c) achiziționarea de tehnică pentru aviația civilă, utilizată în domenii de interes public.

FORȚĂ MAJORĂ, eveniment imprevizibil și inevitabil ivit după încheierea contractului, care pune pe debitor în imposibilitate absolută de executare a obligației și care îl exonerează de răspundere. F.M. poate fi un fenomen natural (inundație, cutremur, incendiu), social (război, răscoală) sau măsură de stat (neacordarea autorizației de export). F.M. are o origine exterioară persoanei sau sferei de activitate a debitorului, este un eveniment imprevizibil în momentul încheierii contractului și inevitabil, caracteristici care se apreciază în abstracto, în raport cu posibilitățile de prevedere și acțiune ale unei persoane care depune diligența unui specialist în activitatea de comerț exterior. F.M. împiedică în mod obiectiv executarea obligației, iar imposibilitatea de executare trebuie să fie absolută, încât orice persoană aflată în aceeași situație cu debitorul să nu fi putut executa obligația. Evenimentul de F.M. nu trebuie să fie imputabil debitorului căci, dacă prin propria activitate culpabilă, debitorul s-a pus în situația de a nu-și putea executa obligația, evenimentul nefiind inevitabil, debitorul răspunde pentru neexecutare. În relațiile comerciale internaționale, F.M. este cu precădere un concept convențional, cu semnificație neuniformă. Unele sisteme de drept nu operează cu conceptul de F.M. ci cu cel de frustration sau cu cauze de exonerare de răspundere, concepte care, sub un aspect sau altul,

acoperă și **F.M.** În practica comercială internațională **F.M.** este definită fie sintetic, prin trăsăturile sale caracteristice, fie prin enumerarea exemplificativă sau limitativă a cazurilor care sunt considerate **F.M.** fie în mod mixt printr-o definiție sintetică completată cu situații exemplificative. Dacă se extinde peste o anumită perioadă, stabilită de părți prin contract, prevăzută de lege care cărmuiește contractul sau de uzanțele în materie, obligația debitorului este stinsă. Debitorul are însă obligația de a răspunde și în caz de **F.M.** dacă se află în întârziere în momentul când aceasta a intervenit sau dacă a luat asupra sa cazul de **F.M.** De regulă, contractele comerciale internaționale cuprind obligația debitorului de a aduce la cunoștință ivirea cazurilor de **F.M.** și într-un anumit interval de timp convenit, de a comunica creditorului dovezile corespunzătoare eliberate de Camera de Comerț și Industrie din țara sa sau de alt organ de stat ori obștesc competent.

FORȚELE G, creșterea/descreșterea forței gravitaționale exercitate asupra încărcăturii în timpul zborului. Accele-rarea sau încetinirea pot determina creșterea/ descrișterea greutateii mărfii, schimbarea fiind exprimată în **G.** Astfel **2G** indică faptul că unui obiect poate sau trebuie să fie capabil să susțină dublul greutateii sale.

FOUL BILL OF LADING v. cono-sament.

FPA v. condiții de asigurare.

FRACHT, document folosit în traficul internațional de mărfuri prin calea ferată sau aerian.

FRACHT AERIAN CONSOLIDAT, va-rietate de fracht de specificul căreia este faptul că se elaborează pentru transportul arian ce cumulează trans-porturi mici având aceeași destinație. În acest caz, taxele de transport sunt mai reduse. **V. și fracht.**

FRACHT AERIAN DE CASĂ, varietate de fracht utilizată pentru traficul aerian al mărfurilor de tonaj mic și servește predătorului ca document pentru înca-sarea de către acesta de la bancă a contravalorii mărfii expediate. **V. și fracht.**

FRACHT, document utilizat în traficul (feroviar sau aerian) internațional și care face proba încheierii contractului de transport, a predării mărfii în cu-stodia căraușului și a respectării ter-menului de expediere a mărfii. **V. scri-soare de transport în trafic consolidat.**

FRANCO-DEPOZIT FURNIZOR, cum-părătorul suportă cheltuielile de trans-port, manipulare, eventual de asigurare, ale mărfurilor, începând de la depozitul furnizorului și până la magazinul cli-entului.

FRANCO-STAȚIA (CHEU, PORT) DE DESTINAȚIE, în prețul mărfii sunt incluse toate cheltuielile referitoare la transportul și descărcarea mărfii din vagon (vapor, șlep) până la stația de destinație (cheu, port).

FRANCO-STAȚIA (CHEU, PORT) DE EXPEDIERE, în prețul mărfii sunt incluse toate cheltuielile de transport

până la stația de expediere, inclusiv cheltuielile de predare a mărfii spre transportare pe calea ferată sau navală.

FRANCO-TRANSPORTATOR, importatorul angajează și plătește cărașul (care primește marfa de la exportator) pentru transportul mărfii și suportă acoperirea riscului din momentul predării mărfii cărașului.

FRANCO-VAGON (VAPOR, ȘLEP) STAȚIA (CHEU, PORT) DE DESTINAȚIE, în prețul mărfii sunt incluse toate cheltuielile de transport până la stația de destinație fără descărcare din vagon.

FRANȘIZĂ, 1. Clauză de asigurare în virtutea căreia asigurătorul este exonerat de anumite riscuri. 2. Parte, exprimată în procente, din valoarea asigurată, cu referire la care asigurătorul este exonerat de riscuri. De regulă, în cazul anumitor mărfuri, asigurătorul (societatea de asigurare) nu achită valoarea integrală a lor, dacă survine avarierea sau pierderea acestora, ci numai ceea ce depășește F. Paguba care se înscrie în limitele valorice ale F. este suportată de asigurat. Băncile acceptă polițele de asigurare în care este prevăzută F. Ori de câte ori se precizează expres că asigurarea se face fără F., prima de asigurare este mai mare.

FRAUDĂ FISCALĂ, declarație falsă în dauna fiscoșului, cu ocazia întocmirii declarației de impunere a impozitului pe clădiri și terenuri și a altor taxe și impozite, precum și cu ocazia întocmirii raportului privind conturile anuale.

FREE ON BOARD, (FOB), tip de clauză a contractului de export în conformitate cu care vânzătorul plătește cheltuielile de transport și asigurare a mărfii până la locul de îmbarcare, adică bordul vasului sau cala avionului. După acest moment, transportul și asigurarea mărfii trebuie plătite de cumpărător. Exporturile totale ale unei țări sunt evaluate în F.O.B., adică la prețul de export total până la frontiera țării exportatoare.

FREIGHT, v. *fracht*.

FRET OU PORT PAYÉ JUSQU'AU..., formulă ce, potrivit regulilor INCOTERMS, atunci când este inserată în cuprinsul unui contract de vânzare comercială internațională, exprimă ideea că vânzătorul are obligația să plătească navlul pentru transportul mărfurilor sale până la locul de destinație convenit. Pe planul transmiterii riscurilor de avarie sau de pierdere a mărfurilor respective, inserarea acestei formule în contract semnifică faptul că o asemenea transmitere operează de la vânzător la cumpărător din momentul predării mărfurilor primului transportator, spre deosebire de vânzarea simplă prin efectul căreia asemenea riscuri trec asupra cumpărătorului la momentul trecerii peste balustrada vasului. Această clauză este menită să dea satisfacție exigențelor transportatorului combinat și multimodal.

FRONTIERĂ VAMALĂ, concept derivat din noțiunea de *teritoriu vamal* prin care se desemnează limitele geografice în interiorul cărora primește aplicare regimul vamal în vigoare într-un anumit stat sau într-o anumită uniune vamală.

F.V. coincide cu frontiera națională sau de stat numai atunci când teritoriul vamal coincide cu teritoriul național. Este însă posibil ca teritoriul vamal să fie mai mic ca suprafață decât teritoriul național. Aceasta se întâmplă dacă anumite segmente ale teritoriului național, precum porturi, localități sau zone (așa-numitele *zone libere*) sunt scoase de sub incidența regimului vamal în vigoare, prin *excludere* sau *exceptare* vamală. **F.V.** nu coincide cu frontiera de stat nici în cazul *uniunilor vamale*, care geografic sunt mai extinse decât teritoriul național. În acest caz se produce o extindere a teritoriului vamal, denumită *anexare* sau *incluere vamală*. **V. și excludere vamală, exceptare vamală, incluere vamală, uniune vamală, teritoriu vamal, zone libere.**

FULL AND DOWN, expresie preluată din limba engleză, prin care în transportul maritim de marfă se desemnează situația când întreaga capacitate de încărcare a navei este utilizată la parametrii ei maximi. O asemenea utilizare a navei presupune afundarea acesteia în apă până la *linia de încărcare*. **F. A D.** dă cele mai bune rezultate în cazul încărcării combinate de mărfuri ușoare și grele al căror navlu nu diferă în mod semnificativ; în această ipoteză este necesară realizarea unei proporții optime între ele două categorii de mărfuri încărcate pe navă. **V. și navlu.**

FULL CARGO, sintagmă preluată din limba engleză, prin care în transportul maritim se desemnează situația când întreaga capacitate de încărcare a navei este utilizată la parametri maximi prin încărcarea pe navă a unei partide de marfă, presupunând afundarea navei până la pescajul maxim admis, și respectarea, în ce privește depozitarea încărcăturii în hambarele acesteia, a uzanțelor portului de încărcare. În mod obișnuit cantitatea de marfă pe care o poate primi marfa este menționată în *charter party* admitându-se o marjă în plus/minus 10%. Uneori însă, navlositorul și armatorul stipulează în contract o cantitate minimă și maximă de marfă pe care nava este capabilă să o preia. Printr-o astfel de stipulație contractuală armatorul garantează pe navlositor că nava poate prelua o cantitate de marfă echivalentă cu cel puțin cantitatea minimă prevăzută în contract, iar acesta din urmă își asumă față de cel dintâi obligația să încarce o partidă completă de marfă care să nu depășească limita maximă precizată în contract. **V. charter party.**

FULL SET, termen anglo-american ce desemnează o operațiune de credit documentar și care indică realizarea unei operațiuni bazate pe un conosament. Conosamentul se depune în 3 exemplare originale în bancă și însoțește documentele pentru încasarea mărfii.

G

GABARIT DE ÎNCĂRCARE FERROVIAR, limita de încărcare care trebuie respectată de cuplul vagon-încărcătură (vagon – UTI) pentru a se înscrie în profilul oferit de lucrările de artă de pe linia parcursă. Gabarit A: Permite o înălțime totală vagon + UTI de 3,85 m de la calea de rulare la 1,28 m de o parte și de alta de la axul central al căii (UIC). Gabarit B: Permite o înălțime totală vagon + UTI de 4,08 m de la calea de rulare la 1,28 m de o parte și de alta de la axul central al căii (UIC). Gabarit B+: Permite o înălțime totală vagon + UTI de 4,08 m de la calea de rulare la 1,36 m de la o parte și de alta de la axul central al căii (UIC). Gabarit C: Permite o înălțime totală vagon + UTI de 4,65 m de la calea de rulare la 1,45 m de o parte și de alta de la axul central al căii (UIC).

GAJ, modalitate de garantare a îndeplinirii obligațiilor contractuale, prin reținerea de către debitor creditorului său a unui bun mobil, corporal sau incorporal (aflat în circuitul civil) care servește drept garanție. În cazul în care nu va fi onorat la scadență, bunul gajat poate fi valorificat de către creditor prin

licitații. Termenul de **G.** este folosit în trei accepțiuni: contract de **G.**; dreptul real de **G.** izvorât din astfel de contracte, nunul care constituie obiectul dreptului de **G.** Contractul de **G.** prezintă următoarele caracteristici: este accesoriu deoarece prezumă existența unei obligații principale, pe care o garantează, și urmează soarta acesteia privind existența și stingerea sa; este unilateral întrucât creează obligații numai în sarcina creditorului gajist (de a păstra bunul și de a-l restitui după ce obligația debitorului a fost îndeplinită); este real și constitutiv de drepturi reale, deoarece nu ia naștere decât prin reținerea bunului dat în **G.** În comerțul internațional bunurile gajate se depun în general în depozite sau magazine generale contra unui titlu de depozit - recipisa warrant care reprezintă marfa pe numele depunătorului sau a persoanei arătate de depunător. Warrantul se predă creditorului gajist. Conosamentul valorând titlu de proprietate asupra mărfii poate fi predat creditorului cu titlul de **G.** Prin derogare de la titlul

civil dreptul comerțului internațional prevede alături de **G.** cu deposedare și posibilitatea **G.** fără deposedare (bunul gajat rămâne în posesia debitorului). **G.** fără deposedare are o mai mare răspândire în comerțul internațional deoarece facilitează creditul fără a împiedica circulația bunurilor gajate. În comerțul internațional se practică frecvent gajarea titlurilor de credit care fiind negociabile se pot transforma ușor în lichidități. În momentul plății integrale a datoriei, inclusiv a eventualelor dobânzi și a cheltuielilor ce revin debitorului, dacă este cazul, încetează și contractul de **G.** În caz de neplată la scadență a datoriei, creditorul gajist are dreptul să se despăgubească din valoarea bunului primit în **G.** cu prioritate față de ceilalți creditori, respectând formalitățile prescrite de lege în acest sens.

GALERĂ, partea integrantă a avionului unde sunt depozitate materialul de catering sau câmara.

GALLON, unitate de măsură pentru capacitate utilizată în Anglia (1 gal. = 4,5451) și în SUA (1 gal = 3,78541)

GARANT, persoană fizică sau juridică care garantează personal (cu prestigiul său) sau cu bunurile sale obligațiile asumate de un debitor față de creditor. **G.** este un intermediar între un creditor și un debitor, când acesta din urmă nu prezintă suficientă credibilitate.

GENERAL DECLARATION, un document standard oferind detalii despre un zbor, cerute de autoritățile guvernamentale din anumite țări pentru permisiunea acordată avionului.

GENERAL-AGENT, agentul care primește de la principal, în temeiul contractului de *agency*, o împuternicire ce privește îndeplinirea unui set de operații cu caracter de continuitate.

GENTLEMAN'S AGREEMENT, 1. Sin-tagmă preluată din terminologia juridică anglo-saxonă și utilizată cu semnificația de convenție internațională (bilaterală sau multilaterală) prin care se instituie norme juridice noi, se modifică sau se desființează norme juridice preexistente între statele-părți. Prin **G.A.** pot fi instituite norme de drept material uniform, se pot conveni reguli aplicabile în raporturile bilaterale dintre statele semnatare etc. 2. (în sistemul de drept anglo-american) Denumirea generică dată acordurilor internaționale (realizate în formă scrisă sau numai verbal) al căror obiect este, de regulă, enunțarea politicii ce urmează a fi promovată de statele-părți, obligațiile asumate de acestea fiind considerate ca angajamente de onoare. Cu această semnificație, sintagma **G.A.** este utilizată uneori și pentru a exprima anumite înțelegeri protocolare convenite între parteneri comerciali potențiali în scopul de a constata intențiile declarate ale lor și de a determina modul cum ei se angajează să acționeze în viitor pentru traducerea în viață a acelor intenții. Sin. *Convenție internațională*.

GERBAGE, STACKING, STAPELUNG, suprapunerea Unităților de Transport Intermodal una peste cealaltă.

GIR v. andosare.

GIR, operațiune de transmitere a efectelor de comerț (bilete la ordin, cec, trată etc.) care constă în menționarea în scris a unei anumite formule (de regulă, pe versoul titlului de ordin) prin care se exprimă voința posesorului actual de a se efectua transmiterea, precum și remiterea titlului cu formula respectivă unui nou posesor. Efectul **G.** este transmiterea titlului de credit cu toate drepturile convenite. Dobânditorul devine proprietarul titlului și, în acest fel, dobândește și garanțiile reale (gaj, ipotecă, privilegii), care au fost constituite pentru asigurarea plății titlului. **G.** este necondiționat și nu poate privi numai o parte din sumă (devine nul). **G.** numește și giratarul (persoana care intră în posesia **G.**). Într-un **G.** pot fi desemnați cumulativ sau alternativ mai mulți giratari. În prima situație exercitarea drepturilor astfel dobândite se face de către toți aceștia de comun acord, iar în a doua situație, de către giratarul care se află în posesia titlului. **G.** reprezintă o garanție pentru acceptarea și plata cambiei. Girantul (persoana care deține titlul de credit și îl transmite) se poate elibera de obligația de garanție prin menționarea formulei "fără garanție" în textul **G.** Pe baza **G.** giratarul își atestă posesia titlului. În afara **G.** obișnuit există și alte **G.** speciale, precum: girul pentru încasare sau pentru procură, fără garanție, de întoarcere, după protest, fiduciar, în alb, în garanție, la purtător, simulat.

GIRARE v. andosare.

GOSPODĂRIE A COMBUSTIBILULUI UZAT, semnifică toate activitățile care au legătură cu întreținerea sau cu

depozitarea combustibilului uzat, excluzând transportul în exteriorul amplasamentului **G.C.U.** poate, de asemenea, să includă evacuarea efluenților.

GOSPODĂRIE A DEȘEURILOR RADIOACTIVE, înseamnă toate activitățile, inclusiv activitatea de dezafectare, care au legătură cu întreținerea, retratarea, tratarea, recondiționarea, stocarea sau depozitarea definitivă a deșeurilor radioactive, excluzând transportul în afara amplasamentului. **G.D.R.** poate, de asemenea, să includă și evacuarea efluenților.

GRAF, teorie prin care se utilizează algoritmi cu care se pot determina drumuri de utilizare sau lungime optimă, fluxuri maxime, ordonări de operații, ramificații, cuplaje, amplasări, drumuri critice etc.

GREUTATE DE DECOLARE, vezi „weight”.

GREUTATE NETĂ, diferența dintre greutatea totală și contragreutate.

GREUTATE PROPRIE/MOARTĂ, bagaje, marfă, poștă, balast și echipament din compartimentele neincluse în greutatea netă de operare a aeronavei.

GREUTATE SPECIFICĂ (U.M.), greutate a unității de volum dintr-un material (kg/m^3).

GRUPUL CELOR 77, for al țărilor în curs de dezvoltare și slab dezvoltate, constituit în timpul primei Conferințe Generale a U.N.C.T.A.D. (Geneva, 1964), la care participă în prezent peste 130 de țări cu venit național pe locuitor mic și mediu. România a devenit țară

membră a Grupului în 1976. Activitatea **G.C.77** se desfășoară în cadrul reuniunilor la nivel ministerial sau la nivelul reprezentanților țărilor respective la reuniuni economice internaționale. În cei peste 30 de ani de existență **G.C.77** a avut contribuții importante la dezbaterile unor probleme economice și tehnico-științifice internaționale, cu deschidere mondială. Țările membre au convenit asupra a numeroase aspecte de interes comun, cum sunt: crearea unui sistem global de preferințe comerciale, crearea de întreprinderi multinaționale de producție și de comercializare, întărirea cooperării subregionale, regionale și interregionale, ex-

tinderea cooperării monetare și financiare prin încheierea de acorduri multilaterale de plăți și credite, întărirea capacității științifice și tehnologice proprii a țărilor membre; stimularea investițiilor țărilor exportatoare de petrol în țările în curs de dezvoltare; cooperarea țărilor membre pentru dezvoltarea agriculturii pe baze industriale; schimbul de informații în domeniul construcțiilor industriale. Evident, toate programele adoptate, ca și acțiunile întreprinse pe baza lor nu au dus la schimbarea situației social-economice a țărilor membre.

GSNC, general steam navigation company, companie de navigație maritimă generală.

H

HARD COPY, o copie imprimată a unui text electronic transmis.

I

I.C.H.C.A., International Cargo Handling Co-ordination Association, Asociația Internațională pentru Coordonarea Transportului și Manipulării Mărfurilor.

I.C.R., International Collision Regulations, Reguli internaționale de prevenire a coliziunilor/abordajelor.

I.C.S., Institute of Chartered Shipbrokers, Institutul curtierilor maritimi.

ICMJ, International Court of Maritime Jurisdiction, Curtea Internațională de Jurisdicție Maritimă.

ICOTAS, International Committee for the Organization of Traffic at Sea, Comitetul Internațional pentru Organizarea Transporturilor pe Mare.

ICS, Institute of Chartered Shipbrokers, Institutul curtierilor maritimi.

ICSLS, International Convention for the Safety of Life at Sea, Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare.

IGLO-NON-STRUCTURAL, o carapace rigidă fără partea de jos creată din fibră

de sticlă, metal sau alt material asemănător. Forma sa se pretează la conturul unei aeronave cargo. Aceasta acoperă aria maximă utilizată a unui paiet de care este și legată pe timpul zborului. Această carapace în combinație cu paletul avionului și asamblarea netă sunt cunoscute sub numele de „igli non-structural“.

IMC, International Maritime Committee, Comitetul Maritim Internațional

IMCO, Intergovernmental Maritime Consultative Organization, Organizația Maritimă Consultativă Interguvernamentală.

IMPA, International Marine Pilotage Association, Asociația Internațională de Pilotaj Maritim.

IMPORT, operațiuni cu caracter comercial constând în cumpărarea și aducerea unor mărfuri în țară din străinătate, în vederea consumului lor. Mărfurile străine care tranzitează țara nu se consideră operațiuni de import.

IMPORT TEMPORAR, v. import.

IMPORT, denumire generică dată oricărei operațiuni comerciale având ca obiect și urmărind ca finalitate procurarea din străinătate a unor mărfuri și/sau servicii, operațiune ce comportă trecerea acestora peste frontiera vamală a țării beneficiare. I. Sunt susceptibile de clasificare după mai multe criterii. Astfel, în funcție de obiectul lor, se disting: a) I. *De mărfuri*, care se concretizează în procurarea de pe piața externă a anumitor bunuri corporale; b) I. *De servicii*, denumite și I. *invizibile*, ce au ca obiect prestări de servicii diverse efectuate de agenți economici străini (care pot fi persoane fizice sau persoane juridice). În raport cu scopul lor, I. Pot fi: 2) a) I. *Propriu-zise*, sau *definitive*, ce au ca finalitate satisfacerea nevoilor proprii ale economiei naționale ale țării importatoare; b) I. *de completare*, ce au ca finalitate procurarea unor materiale, echipamente, subansambluri, componente, piese în vederea încorporării lor într-un produs finit, fabricat în țara importatoare, destinat exportului; c) I. *temporare*, care constau în procurarea de mărfuri, mostre, eșantioane de marfă în vederea prezentării lor la târguri și expoziții organizate pe teritoriul statului importator și care fie sunt oferite clienților potențiali, fie sunt supuse unor testări și omologări; unor astfel de I. nu le sunt aplicabile, la introducerea pe teritoriul vamal al țării importatoare, nici taxele vamale practicate de acea țară și nici celelalte taxe percepute local la I., dar se percepe, în majoritatea cazurilor, o garanție (sub forma unei cauțiuni

rambursabile cu ocazia ieșirii ulterioare a lor din țară). I. sunt clasificabile și după criteriul ce are în vedere modalitățile de efectuare a lor. Pe baza acestui criteriu se disting: a) I. *directe*, de specificul cărora este faptul că procurarea mărfurilor din străinătate se face nemijlocit de către consumatorii finali din țara importatoare; b) I. *Inter-mediate* sau *indirecte*, a căror realizare presupune achiziționarea mărfurilor și serviciilor de către beneficiar prin intermediul unor persoane fizice sau juridice și/sau străine specializate. În raport cu criteriul modului de plată, I. sunt susceptibile de două clasificări, și anume: A) sub aspectul momentului plății se disting: a) I. *cu plata imediată*, de specificul cărora este că plata se face fie pe loc (adică la perfectarea contractului sau la efectuarea livrării), fie la intervale de timp uzuale a căror durată și succesiune sunt determinate de circulația documentelor comerciale și consacrate de practica bancară; b) I. *cu plata amânată*, de specificul cărora este că plata se face în condiții de credit. B) sub aspectul naturii plății se disting: a) I. *cu plata în numerar*, în cazul cărora prețul se achită în numerar conform stipulațiilor contractuale sau, în lipsa unor precizări în acest sens în contract, în condițiile uzuale; b) I. *cu plata în produse*, care se caracterizează prin aceea că stingerea obligațiilor pecuniare ale importatorului se produce prin compensație, ca urmare a unor livrări de mărfuri sau servicii proprii (echivalente ca valoare cu cele importate); o varietate a acestui gen de I.

IMPORTATOR, persoană fizică sau juridică ce efectuează operațiuni de import.

IMPORTURI LEGATE, varietate de *import cu plata în produse* care se distinge prin aceea că efectuarea lui este condiționată de realizarea unui export a cărui valoare să acopere, în totalitate sau în parte, valoarea importului respectiv. V. și **import**.

IMPOZIT INDIRECT, impozit care nu se stabilește direct și nominativ asupra contribuabililor, ci se aplică asupra vânzării bunurilor (în special a celor de consum) sau asupra unor servicii (transport, spectacole etc.). Sunt taxe de consumație (accize), taxe vamale, de timbru, de înregistrare, taxa pe valoarea adăugată (pentru vânzările produselor obținute în țară, de orice fel, produse de import, realizările unităților de alimentație publică, servicii prestate și lucrări executate pentru terți).

IMPOZIT, obligație legală de plată către stat a unor sume de bani determinate pe baza criteriilor instituite de lege ce revine persoanelor fizice sau juridice care dețin anumite bunuri în proprietate sau desfășoară activități aducătoare de profit pe teritoriul unui stat. Instituirea unei astfel de obligații se face în unele situații pe plan central, iar în alte situații pe plan local, iar executarea ei trebuie realizată cu titlu definitiv și fără contraprestație directă. Cu alte cuvinte, I. este plata obligatorie efectuată de către persoanele fizice și juridice către stat, pe plan central și local, cu titlu definitiv și fără contraprestații directe – în con-

formitate cu prevederile legii I., ca act unilateral al statului, este consecința directă a exercițiului suveranității de stat. I. este un raport obligatoriu personal, de drept public, derivând din apartenența unei persoane la un stat anume, cu care se află în raporturi juridice de cetățenie și este obligația juridică ce ia naștere fără consimțământul contribuabilului. I. este o instituție de drept public, fără de care nu se poate concepe existența statului și nici a subdiviziunilor sale administrativ-teritoriale, făcând parte organică din acestea; toate normele referitoare la impozit și sancțiunile stabilite pentru încălcarea dispozițiilor acestor norme, sunt de drept public. I. constituie principala sursă de venituri pentru bugetul de stat și pentru bugetele locale, fiind destinat acoperirii cheltuielilor suportate de stat sau de organele locale ale statului. I. sunt de două mari categorii și anume: a) I. reale – fiind cele stabilite asupra a diferite venituri cum ar fi: salarii, profit, rentă, ori pe avere – imobiliară sau mobilă, fiind impozite directe, de tip personal, nominativ, cu quantum și termen de plată prestabilit. Totodată, prin modul de stabilire, I. reale sunt și declarative, în senul că tocmai contribuabilul este cel care pune la dispoziția autorității fiscale datele necesare stabilirii și calculării sumelor datorate cu acest titlu; b) I. indirecte fiind cele care sunt plătite de către consumatorii diferitelor mărfuri și servicii. În acest caz, contribuabilii nu știu cu anticipație, când și mai ales cât vor plăti statului, cu titlu de impozit indirect mo-

bilizarea resurselor bănești la bugetul de ștat se face în primul rând pe calea prelevărilor obligatorii, fiecare dintre aceste prelevări fiind reglementată prin acte normative distincte și diferite sub raportul concretizării dimensiunilor prelevărilor cât și a modalităților de plată. Aceste distincții prezintă trăsături specifice nu numai de la o țară la alta, dar chiar și în cadrul aceleași țări, însă în perioade diferite. Principalele prelevări sunt: I. asupra venitului, I. asupra beneficiului societăților comerciale, taxe și cotizații în contul securității sociale, I. asupra salariilor în sarcina utilizatorului, I. asupra patrimoniului, I. asupra serviciilor, alte taxe și impozite. I., prin impactul lor direct sau indirect, asupra costurilor de producție și formării prețurilor la bunuri și servicii ce formează obiectul raporturilor de comerț internațional constituie un element esențial în elaborarea unei strategii comerciale corespunzătoare. De aceea, corecta cunoaștere a lor prezintă o importanță deosebită pentru eficientizarea activităților de comerț internațional și de cooperare economică internațională. I. se clasifică pe baza mai multor criterii și anume: a) în funcție de contribuabil sunt: I. plătite de persoane fizice și I. plătite de persoane juridice; b) în raport cu obiectul impunerii se disting: I. pe venituri, I. pe clădiri, I. pe consum și I. pe mijloace de transport; c) în funcție de modul de determinare al lor avem: I. proporționale, I. progresive și I. regresive; d) corespunzător naturii lor, I. sunt: I. permanente și I. extraordinare; e) corespunzător importanței lor, I. pot

fi: I. de bază și I. complementare; f) corespunzător modului de percepere existentă se disting: I. directe și I. indirecte; g) în raport cu aria teritorială de percepere se disting I. aplicate la nivel național și I. locale. Tipurile, caracteristicile și nivelurile I. practicate în diverse țări, sunt diferite de la o țară la alta. Spre exemplificare, impozitele vizate în convențiile pentru evitarea dublei impunerii și prevenirea evaziunii fiscale sunt: I. pe profit, I. pe venitul persoanelor fizice, I. pe proprietate, I. pe teren (impozit armean), I. pe profitul societăților, I. pe venitul cetățenilor, I. pe capital, I. pe venitul din activități de transport internațional (impozit iugoslav); I. pe venit, I. pe corporație (impozit pe Emiratele Arabe Unite); I. pe profitul (venitul) întreprinderilor, I. pe proprietăți (impozit uzbek); I. pe profit, I. pe venit (impozit croat); I. pe profitul întreprinderilor, I. pe venitul cetățenilor (impozit ucrainean); I. persoanelor fizice, I. societăților, I. persoanelor juridice, I. nerezidenților, cotizația specială asimilată impozitului persoanelor fizice, contribuția complementară de criză, inclusiv preconturile, centimele adiționale la aceste impozite și preconturile, precum și taxele adiționale la impozitul persoanelor fizice (impozitul belgian), I. pe venitul persoanelor fizice, I. pe profit, I. pe salarii și pe alte remunerații similare, I. pe venitul nerezidenților, I. pe dividende, I. pe venitul agricol, I. pe clădiri și pe terenurile ocupate de clădiri sau de alte construcții, I. pe profitul persoanelor juridice (impozit român). Convenția se va aplica, de asemenea, ori-

căror impozite identice sau în esență similare, care sunt stabilite după data semnării convenției, în plus sau în locul I. existente. Autoritățile competente ale statelor contractante se vor informa reciproc asupra oricăror modificări importante aduse în legislațiile lor fiscale. Ca regulă generală, aceste convenții se aplică I. pe venit și pe capital, stabilite în numele fiecărui stat sau al subdiviziunilor sale politice, ori al unităților sale administrativ-teritoriale ori al autorităților sale locale, indiferent de modul în care sunt percepute. Sunt considerate I. pe venit și pe capital toate I. stabilite pe venitul total, pe capitalul total sau pe elementele de venit sau de capital, inclusiv impozitele pe câștigurile provenite din înstrăinarea proprietății mobiliare sau imobiliare, I. pe suma totală a salariilor plătite de întreprinderi, precum și I. asupra creșterii capitalului.

INCAPACITATE DE PLATĂ, denumire generică dată situației în care datomicul nu este în măsură să-și onoreze obligațiile ajunse la scadență. În funcție de gravitatea ei I.P. poate să fie *ocazională*, care în care are caracter temporar și se concretizează într-o lipsă vremelnică de lichidități financiare, sau *totală*, caz în care are caracter definitiv, iremediabil, lipsa de lichidități manifestându-se ca o stare a debitorului rezultată din imposibilitatea lichidării pasivului prin vânzarea întregului activ patrimonial al acestuia (adică a debitorului). I.P. totală în dreptul comun este numită *nesolvabilitate*.

INCIDENȚĂ DIRECTĂ, desemnează cazul când persoana care datorează a

plăti statului impozitul, îl achită în mod efectiv. A se vedea și echitate fiscală.

INCIDENȚĂ INDIRECTĂ, situație opusă incidenței directe și implicit, echității fiscale, conform căreia persoana care plătește statului impozit nu este una și aceeași cu persoana care din patrimoniul său suportă efectiv plata. Există incidență indirectă dacă persoana care plătește impozitul reușește să recupereze, parțial ori total sumele plătite statului, de la alte persoane, cu care intră în raporturi juridice, în special raporturi juridice de drept comercial /ex. Contract de vânzare-cumpărare). Se poate vorbi despre I.I. în următoarele situații: a) comercianții adaugă impozitele plătite la prețul mărfii și le transferă astfel, asupra cumpărătorilor; b) cumpărătorul de materii prime sau materiale, achiziționate mai ieftin, la un preț aflat sub cel al pieței, face să fie transferat impozitul asupra furnizorului de produse. Exemplele privind I.I., din păcate, sunt foarte numeroase, cele enunțate fiind o mică parte din ele. A se vedea și echitate fiscală.

INCIDENTELE DE AVIAȚIE ÎN CARE SUNT IMPLICARE BUNURI PERICULOASE, un eveniment, altul decât un accident de aviație, în care sunt implicate bunuri periculoase, asociat sau corelat cu transportul aerian de bunuri periculoase, care nu se produce neapărat la bordul aeronavei și care conduce la rănirea unei persoane, la deteriorarea de bunuri, la incendiu, la rupere, la scurgeri de fluide, la radiații sau la alte mărturii care demonstrează

că integritatea ambalajului nu a fost păstrată. Orice eveniment corelat cu transportul aerian de bunuri periculoase, care ar putea afecta grav aeronava sau pe ocupanții acesteia este, de asemenea, considerat incident de aviație în care sunt implicate bunuri periculoase.

INCLUDERE VAMALĂ, sintagmă prin care se desemnează situația când, ca urmare a instituirii unei *uniuni vamale* (între două sau mai multe state) se produce o extindere a *teritoriului vamal* al fiecăruia dintre ele, astfel încât el să coincidă cu întreaga zonă geografică acoperită de teritoriile naționale ale statelor părți la respectiva uniune. Se produce astfel o anexare vamală fără să se lezeze suveranitatea națională a statelor membre. V. și *teritoriu vamal; uniune vamală*.

INCOMPATIBIL, descrie bunurile periculoase care, dacă sunt amestecate, pot conduce la o evoluție periculoasă cu degajare de căldură sau de gaz sau care pot produce substanțe corosive.

INCOTERMES (INTERNATIONAL RULES FOR THE INTERPRETATION OF TRADE TERMS – *Reguli internaționale pentru interpretarea uzanțelor de comerț*), uzanțe comerciale uniforme elaborate sub egida Camerei Internaționale de Comerț din Paris în anul 1936, revizuite în 1953 și completate în anii 1967, 1980 și 1990, având o largă aplicare în contractele comerciale de vânzare internațională. În preambulul lor se arată că prevederile acestor reguli nu se impun voinței părților (nu

au deci caracter obligatoriu), partenerii având libertatea să insereze în cuprinsul contractului alte dispoziții speciale. Cele două părți se pot referi la INCOTERMS ca bază a contractului lor, dar pot prevedea anumite modificări sau adăugiri în funcție de natura mărfurilor care fac obiectul contractului. Aplicarea INCOTERMS fiind facultativă, este dependentă de voința părților: adoptarea de către ele a condițiilor de livrare reglementate prin aceste uzanțe nu comportă alte formalități sau precizări decât simpla înscriere în contractul de vânzare internațională a clauzei alese, urmată de indicarea denumirii prescurtate a regulilor (de exemplu, F.O.B. – INCOTERMS – 1990). În cazul în care contractanții doresc să înlocuiască anumite prevederi din clauza aleasă, ori să completeze prevederile acelei clauze, vor adăuga în continuare formulările convenite. INCOTERMS-1953 cuprind 11 tipuri fundamentale de livrare: Ex works-franco fabrică; F.O.R. F.O.T. (*free on rail, free on truck*) – franco vagon sau franco camion (punct de plecare convenit); F.A.S. (*free alongside ship*) – franco de-a lungul vasului (port de îmbarcare convenit); F.O.B. (*free on board*) – franco la bord (port de încărcare convenit); C and F (*cost and freight*) – cost și navlu (port de destinație convenit); CIF (*cost, insurance, freight*) – cost, asigurare, navlu (port de destinație convenit); *Freight or Carriage Paid to...* – Navlu sau porto plătit la... (port de destinație convenit), condiție care se utilizează numai pentru transporturi terestre pe trafic intern și

internațional, precum și pe căile fluviale navigabile: *Ex Ship...* – pe navă la... (port de destinație convenit); *Ex Quay...* – pe chei ... (port convenit, vâ-muit); *Delivered at Frontier...* – livrat la frontieră... (locul convenit); *Delivered...* – livrat... (loc de destinație convenit în țara de import). Adoptarea condiției de livrare într-un anumit contract de vânzare comercială internațională presupune luarea în considerare de către părți a mai multor elemente, precum: natura mărfii, mijlocul de transport folosit, distanța, calea de transport etc. regulile INCOTERMS stabilesc nu numai obligațiile ce revin părților contractului de vânzare-cumpărare privind suportarea cheltuielilor de livrare, ci și activitățile pe care trebuie să le desfășoare în scopul transferării efective a mărfurilor de la vânzător la cumpărător. De pildă, în sensul condiției FOB, vânzător este obligat să livreze marfa conform termenilor din contractul de vânzare, furnizând orice atestare de conformitate cerută de contract; această obligație ce ține de esența însăși a vânzării-cumpărării de regăsește în toate celelalte condiții de livrare prevăzute de INCOTERMS. Alături de obligația menționată, în cadrul fiecărei condiții INCOTERMS sunt stabilite activitățile ce trebuie îndeplinite de către vânzător, cât și de către cumpărător, arătându-se totodată căreia dintre părți îi revine îndatorirea de a suporta cheltuielile necesitate de fiecare dintre aceste activități. Activitățile în discuție diferă sensibil de la o condiție la alta, iar diferențierea dintre ele reprezintă

factorul ce dă fizionomie proprie fiecărei vânzări internaționale. Corelativ obligației de livrare a vânzătorului, toate condițiile INCOTERMS reglementează obligația cumpărătorului de a prelua marfa și de a plăti prețul. Din cuprinsul Regulilor INCOTERMS 1953 lipsește orice precizare cu referire la momentul transferării dreptului de proprietate asupra mărfii de la vânzător la cumpărător; ele stabilesc doar obligațiile ce incumbă părților privind livrarea efectivă a mărfurilor și a cheltuielilor aferente unor asemenea operații în funcție de clauzele adoptate, ca și momentul trecerii riscurilor. Varianta actuală a regulilor INCOTERMS, elaborată sub egida camerei de Comerț Internaționale din Paris, intrată în vigoare la 1 iulie 1990, cuprinde 13 termeni. INCOTERMS 1990 reglementează exclusiv raporturile dintre vânzător și cumpărător. Astfel, regulile I. privesc, în principal, aspecte legate de livrarea mărfurilor, transferul riscurilor de la vânzător la cumpărător, repartizarea cheltuielilor între partenerii contractuali, încheierea unor contracte subsecvente de transport și de asigurare a mărfii, îndeplinirea formalităților pentru export și import, ambalarea și marcarea mărfurilor. Precizăm însă că fiecare termen acoperă toate domeniile enumerate. I.-1990 au nu drept obiect problemele referitoare la cantitatea, calitatea și prețul mărfurilor, transmiterea dreptului de proprietate între părți, rezilierea contractului de vânzare, soluționarea unui eventual litigiu între părți pe cale arbitrală etc. Termenii ediției din 1990

sunt împărțiți în patru grupe, după cum urmează: grupa E: EXW (Ex Works/ À l'usine); grupa F: FCA (Free carrier / Franco transportateur); FAS (Free Alongside ship / Franco le long du navire); FOB (Free on Board / Franco bord); grupa C: CFR (Cost and Freight / Coût et fret), CIF (Cost, Insurance and Freight / Coût, assurance et fret), CPP (Carriage Paid to / Port payé jusqu'à), CIP (Carriage and Insurance Paid to / Port payé, assurance comprise jusqu'à); grupa D (Delivered at frontier / Rendu frontiere), DES (Delivered ex ship / Rendu ex ship); DEQ (Delivered ex Quay – Duty Paid / Rendu à quai – droits acquittés), DDP (Delivered Duty Paid / Redu droits acquittés). Potrivit regimului uzual instituit de I. 1990, transferul riscurilor de la vânzător la cumpărător are loc în momentul livrării mărfii. În ipoteza în care, anterior acestui moment, marfa este deteriorată sau distrusă datorită survenirii unui eveniment neprevăzut și exterior voinței părților, vânzător este obligat să înlocuiască marfa pierdută. Dacă, dimpotrivă, marfa este degradată sau distrusă ulterior momentului livrării, cumpărătorul este ținut să plătească prețul stipulat în contract. Cheltuielile accesorii vânzării sunt suportate, până la momentul livrării mărfii, de către vânzător. Cheltuielile suplimentare sunt însă în sarcina cumpărătorului. Ambalarea mărfii trebuie să se facă în funcție de natura sa specifică. Vânzătorul nu este însă obligat să furnizeze un ambalaj special. În situația în care în contract s-a prevăzut ca marfa să fie,

anterior momentului livrării ei, inspectată, cheltuielile aferente îl privesc, în principiu, pe cumpărător, deoarece inspecția se realizează în interesul său. Cu toate că unele I. stabilesc că răspunderea îndeplinirii formalităților de export să aparțină cumpărătorului, iar altele ca răspunderea îndeplinirii formalităților de import să revină vânzătorului, este recomandabil ca fiecare parte contractantă să se angajeze să realizeze formalitățile necesare în propria țară. În fine, dacă organizarea și prețul transportului mărfii la destinație este în sarcina vânzătorului, dar riscurile sunt suportate de cumpărător, acesta din urmă are interesul să-și rezerve dreptul alegerii companiei de transport.

INCOTERMS v. condiții de livrare

INDEMNIZAȚIE DE ASIGURARE, sumă de bani pe care, în temeiul contractului de asigurare, asigurătorul este obligat să o plătească asiguratului sau beneficiarului, dacă survine evenimentul asigurat. I.A. poate îmbrăca forma de despăgubire sau de sumă asigurată.

INDEX ORIGINAL, o expresie numerică a centrului de greutate al avionului la greutatea sa originală.

INDICE EXPRIMÂND DISTRIBUȚIA GEOGRAFICĂ A IMPORTURILOR ȘI/ SAU EXPORTURILOR, varietate de indice ce reflectă sintetic nivelul concentrării (dispersării) pe țări partenere a operațiunilor de comerț internațional îndeplinite de o anumită țară sau agent economic dintr-o anumită țară.

INDICELE ÎNCĂRCAT, expresia C-ului, G-ului unui avion după ce a fost alimentat și/sau încărcat.

INDIGENIZARE A MĂRFII, ansamblu de operațiuni având ca scop modificarea indicațiilor (de ambalaj, produs etc.) referitoare la originea mărfurilor provenite din import în vederea alinierii modului de prezentare a acestora la cerințele și practicile de pe piața țării importatoare. I.M. se realizează de regulă în spații special amenajate din interiorul zonelor de comerț liber.

INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ, (1) Prin *infrastructură feroviară* se înțelege ansamblul elementelor necesare circulației și manevrei materialului rulant, clădirile stațiilor de cale ferată, cu facilitățile aferente, precum și celelalte clădiri și facilități destinate desfășurării transportului feroviar. (2) Infrastructura feroviară cuprinde infrastructura feroviară proprietate publică a statului, denumită în continuare *infrastructură feroviară publică*, și cea aflată în proprietate privată, denumită în continuare *infrastructură feroviară privată*.

INSPECȚIE TEHNICĂ PERIODICĂ, verificare tehnică a vehiculelor rutiere aflate în exploatare, efectuată al termenele stabilite de normativ, prin care se atestă continuitatea conformității acestuia cu normativele tehnice specifice.

INSPECTORATUL NAVIGAȚIEI CIVILE, I.N.C., denumit în continuare I.N.C., este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure, în principal, inspecția și

supravegherea desfășurării în siguranță a navigației în apele naționale navigabile, inspecția navelor sub pavilion român în apele internaționale, coordonarea activităților de căutare și salvare pe mare, controlul respectării reglementărilor interne în domeniul transporturilor navale, a acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, înmatricularea navelor sub pavilion român, atestarea și brevetarea personalului navigant, precum și cercetarea evenimentelor și accidentelor de navigație.

INSTALAȚIE DE GOSPODĂRIRE A COMBUSTIBILULUI UZAT, orice instalație sau orice amenajare care are ca principal obiectiv gospodărirea combustibilului uzat.

INSTALAȚIE DE GOSPODĂRIRE A DEȘEURILOR RADIOACTIVE, orice instalație sau amenajare care are ca principal obiectiv gospodărirea deșeurilor radioactive, incluzând și instalațiile nucleare în curs de dezafectare, cu condiția ca aceste instalații să fie definite de către stat ca fiind instalații de gospodărire a deșeurilor radioactive.

INSTALAȚIE DE IRADIERE, echipamente ce aprind dispozitive generatoare de radiații ionizante sau surse de radiații capabile să producă câmpuri de radiații intense.

INSTALAȚIE DE PRODUCȚIE, reprezintă o zonă, structură sau clădire relativ autonomă, conținând una sau mai multe unități, cu infrastructura auxiliară și asociată, cum ar fi: a) un mic sector administrativ; b) spațiu de depozitare și

manipulare a materiilor prime și a produselor; c) stație de epurare; d) laborator de control analitic; e) serviciu de prim ajutor/cabinet medical specific; f) evidență cu privire la intrările, mișcările interioare și ieșirile de substanțe declarabile și de materii prime sau de produse formate din acestea, după caz.

INSTALAȚIE NUCLEARĂ, 1) instalație civilă cu terenurile și structurile aferente, precum și cu echipamentele sale, în care materialele radioactive sunt produse tratate, utilizate, manipulate, stocate sau depozitate definitiv la un asemenea nivel, încât necesită măsuri de siguranță; 2) generator de radiație nucleară; 3) instalația, aparatul sau dispozitivul care extrage, produce, prelucrază sau conține materiale radioactive; 4) orice reactor nuclear, cu excepția aceluia cu care este echipat un mijloc de transport aerian sau maritim spre a fi folosite ca o sursă de putere, dacă este pentru propulsie, sau în orice alt scop; 5) orice uzină care folosește combustibil nuclear pentru producerea de materiale nucleare și orice uzină de prelucrare a materialelor nucleare, inclusiv orice uzină de tratare a combustibilului nuclear iradiat; 6) orice instalație în care sunt stocate materiale nucleare, cu excepția depozitărilor în vederea transportului de materiale nucleare. Statul pe teritoriul căruia se află instalația poate stabili ca mai multe instalații nucleare ale unui operator, care se află pe același amplasament, să fie considerate ca o singură instalație nucleară. Fazele de autorizare a l.n. și a obiectivelor, sunt, după caz,

următoarele: a) proiectarea; b) amplasarea; c) producerea; d) construcția și montajul; e) punerea în funcțiune; f) funcționarea de probă; g) funcționarea și întreținerea; h) repararea sau modificarea; i) conservarea; j) dezafectarea.

INSTALAȚIE, denumire generică ce se referă la oricare dintre obiectivele industriale următoare: platformă, combinat, uzină, fabrică, instalație de producție, atelier.

INSTALAȚIILE ȘI ECHIPAMENTELE NAVEI, articolele, altele decât piesele de schimb ale navei, aflate la bordul acesteia pentru utilizare proprie, care sunt mijloace mobile dar nu de natură consumabilă, inclusiv accesoriile, cum ar fi: bărci de salvare. Materiale de salvare, mobilier și alte articole de echipare a navei.

INSTITUȚIE FINANCIARĂ, desemnează orice intermediar financiar sau altă întreprindere care este autorizată să facă afaceri și este reglementată sau condusă ca o instituție financiară, în conformitate cu legea statului pe teritoriul căreia este situată.

INSTRUCȚIUNI DE ÎNCĂRCARE, instrucțiuni date de controlul mărfii către persoanele responsabile pentru încărcarea avionului.

INTERCHANGE, transfer între diferitele tipuri de avion sau este utilizabil pe diferite tipuri de avion, fie că sunt deținute de același sau de diferiți transportatori.

INTERDICȚII LA IMPORT/EXPORT, denumire generică dată măsurilor de

politică comercială impuse de interese economice, sociale sau politice în virtutea cărora operațiunile de import sau cele de export având ca obiect anumite mărfuri sau vizând totalitatea mărfurilor dintr-o anumită țară sau din mai multe țări sunt interzise temporar sau permanent. Rațiunile care legitimează instituirea I.I./E. sunt în majoritatea cazurilor de natură protecționistă sau de discriminare economică și politică. Uneori astfel de interdicții au caracter de sancțiune, caz în care aplicarea lor se face în armonie cu principiile înscrise în Carta O.N.U. și vizează schimburile comerciale cu țări care se fac vinovate de încălcarea normelor fundamentale ale relațiilor dintre state. Modul de realizare al I.I./E. presupune ca regulă instituirea unor bariere netarifare de natură să antreneze o limitare cantitativă directă a importurilor. Concret I.I./E. se traduc în fapt prin refuzul organelor de stat abilitate de a elibera licențe la import pentru produsele vizate. Ca varietăți de I.I./E. în afară de forma curentă practică ce se înfăptuiește în modul arătat, mai pot fi semnalate *interdicțiile selective și temporare*, precum și *interdicțiile totale*.

INTERDICȚII SELECTIVE ȘI TEMPORARE LA IMPORT/EXPORT, varietate de interdicții la import/export practicate de anumite țări în scopul de a se păstra echilibrul dintre cerere și ofertă la anumite mărfuri pe perioade de timp limitate.

INTERDICȚII TOTALE LA IMPORT/EXPORT, varietate de interdicții la

import/export instituite de o anumită țară sau grupare de state, în cazul în care între acea țară sau respectiv acel grup de state și alte țări sau grupuri de state intervin tensiuni grave, în relațiile lor economice, cunoscute sub denumirea de războaie comerciale. Asemenea interdicții vizează ansamblul relațiilor economice și comerciale dintre statele implicate. V. și **interdicții la import/export**.

INTER-FACE, o funcție de translație între un utilizator și un sistem sau dintre un utilizator și un număr de sisteme sau dintre 2 sau mai multe sisteme.

INTERIOR COMMUNICATION SYSTEM, sistem de comunicații interioare/de bord.

INTERLINE, transfer de la un transportator la altul.

INTERNATIONAL CHAMBER SHIP-BROKERS, Camera internațională de navigație.

INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS, Codul internațional de semnale.

INTERNATIONAL METEOROLOGIC COMMITTEE, Comitetul Meteorologic Internațional.

INVESTIȚIE, plasament de capital în întreprinderi industriale, agricole sau comerciale în scopul constituirii de noi mijloace de producție precum și pentru formarea și completarea stocurilor și rezervelor cu scopul obținerii de profituri. În legislația internațională cu privire la acordurile privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor, acorduri ratificate de România, termenul I.

va desemna toate categoriile (tipurile) de active sau drepturi în legătură cu o investiție, cu condiția ca aceasta să fie efectuată în conformitate cu legile și reglementările în vigoare ale părții contractante pe al cărei teritoriu s-a realizat investiția și va cuprinde: a) active deținute sau controlate direct sau indirect de către un investitor persoană fizică sau juridică; b) toate activele precum: bunuri, drepturi, mijloace financiare și interese de orice natură; c) orice fel de activ, cu condiția ca investiția să fi fost admisă în conformitate cu legile și reglementările celeilalte părți contractante; d) orice fel de activ deținut sau controlat, direct sau indirect, printr-un investitor al unei părți contractante; e) orice element activ și orice aport în numerar, în natură sau în servicii, investit în orice sector de activitate economică; f) toate felurile de valori materiale și drepturile asupra acestora, pe care investitorii unei părți contractante, în conformitate cu legislația sa. Termenul l. va include, în special, dar nu exclusiv: a) drepturi de proprietate asupra bunurilor mobile și imobile, precum și orice alte drepturi reale, cum ar fi: servituți, ipoteci, garanții, gajuri, sechestre, privilegii, uzufruct, drepturi de reținere, precum și orice drepturi asociate (similare) sau alte drepturi corelate cu acestea; b) acțiuni, părți sociale sau orice altă formă de participare la societăți comerciale constituite pe teritoriul statului unei părți contractante, la întreprinderi de afaceri sau societăți mixte, societăți pe acțiuni și alte persoane juridice recunoscute de lege,

înregistrate în conformitate cu legislația fiecăruia dintre părțile contractante. Fac parte din această categorie și obligațiuni ale societăților, precum și alte drepturi și interese privind dreptul de proprietate la astfel de societăți, credite legate de investiții și bonuri (hârtii) de valoare emise de o parte contractantă sau de orice persoană fizică sau juridică a acesteia, precum și veniturile reținute cu scopul de a fi reinvestite, titluri de creanță, primele de misiune, cote-părți, drepturi de participație la societăți precum și la alte modalități (forme) de participare directe, indirecte sau chiar minoritare la societăți; c) drepturi de creanțe, care au fost utilizate pentru realizarea unei valori economice, drepturi cu privire la prestații pe bază contractuală, care au valoare financiară sau economică, sume de bani; împrumuturile sunt incluse numai dacă sunt contractate în mod curent și conforme cu prevederile în vigoare în țara în care s-a făcut investiția și direct legate de o investiție specifică; d) drepturi de proprietate intelectuală, îndeosebi cele privind proprietatea industrială, incluzând, în special, drepturi de autor, brevete, design, modele industriale, mărci de comerț sau de serviciu, nume comerciale, know-how și goodwill, drepturile conexe ale dreptului de autor, drepturi la topografii de semiconductori cu circuite integrate, secrete comerciale, licențe, mărci (înregistrate) machete industriale, procedee tehnice, numele înregistrate, fondurile de comerț, drepturi de predare la cheie, secrete de serviciu, tehnologie, alte drep-

turi similare recunoscute de legile statului părților contractante, precum și alte drepturi de aceeași natură prevăzute prin tratatele internaționale, cu condiția ca România să fie parte la acestea; e) concesiuni de drept public sau de afaceri, drepturi conferite prin lege sau contract și orice licențe și autorizații eliberate conform legii, de a întreprinde orice activitate economică și comercială, inclusiv orice drepturi de cercetare, prospectare, cultivare, extracție, explorare, exploatare, dobândire, utilizare, industrializare a resurselor naturale, inclusiv cele din zonele maritime ținând de jurisdicția unuia dintre statele contractante, ca și drepturile de a fabrica, a folosi și a vinde produse, precum și toate celelalte drepturi acordate prin lege, prin contract sau prin hotărâre a autorităților, în conformitate cu legea; f) beneficii și venituri reinvestite, reinvestirea plăților din împrumutul de bază și dobânzile conform convențiilor de credite; g) împrumuturile aprobate, asociate cu investiții și certificate de proprietate, emise de guvernul unuia dintre statele contractante modificarea formei investiției (orice mo-

dificare a formei în care sunt investite sau reinvestite activele), aprobată în conformitate cu legislația și cu alte acte normative ale statului părții contractante pe teritoriul căruia a fost efectuată investiția, nu va schimba caracterul acesteia de investiții.

IPOTECĂ NAVALĂ, drept de ipotecă asupra unui vapor constituit drept garanție pentru o creanță prin înscrierea în registrul naval.

IRPCS, International Regulations for Preventing Collisions at Sea, Reguli internaționale de prevenire a coliziunilor/abordajelor pe mare.

ISTORIC AL OPERAȚIUNILOR NAVEI, document (statement of facts) întocmit de agentul navei în care sunt consemnate mișcările acesteia. Documentul menționează data și ora sosirii în radă, a intrării în port și a acostării la dană, a obținerii liberei practici, a începerii operațiilor de încărcare sau descărcare, numărul de echipe, magaziiile sau hambarele folosite, întreruperile lucrului și cauza lor, data și ora terminării încărcării sau descărcării etc.

I

IMBARCARE, vezi Urcare la bord.

ÎMPIEDICĂRI LA TRANSPORT, împrejurări ce pot surveni în timpul executării contractului de transport feroviar internațional de mărfuri și care creează, pentru calea ferată, o imposibilitate temporară de a-și îndeplini obligația privind transportarea mărfii. Convenția C.I.M. atribuie acest caracter mai multor situații, precum: suspendarea traficului, blocarea liniilor, inundații, calamități naturale, distrugereri, rațiuni de ordine publică etc. În asemenea situații, calea ferată urmează să decidă dacă va cere instrucțiuni de la predător sau dacă va continua transportul până la destinație pe o altă rută posibilă. Atunci când modificarea rutei nu este determinată de o culpă a căii ferate, aceasta din urmă are dreptul să perceapă taxa de transport corespunzătoare.

ÎMPRUMUT IPOTECAR, împrumut pe care debitorul îl garantează printr-o ipotecă instituită în favoarea creditorului

asupra unui imobil ce-i aparține în proprietate.

ÎNCĂRCARE, depozitarea mărfii sau a ULD-urilor la bordul avionului în concordanță cu instrucțiunile de încărcare.

ÎNCĂRCĂTOR FRONTAL, macara automobilă echipată cu un dispozitiv de ridicare frontal care îi permite să ridice și să suprapună containere și cutii mobile.

ÎNCĂRCĂTURĂ CU PLATĂ, greutatea pasagerilor, bagajelor cargo și a poștei și include bunuri taxate/netaxate.

ÎNCĂRCĂTURA PERMISĂ PENTRU TRAFIC, încărcătura care poate fi transportată în avion în orice sector și este diferența dintre greutatea admisă pentru decolare și greutatea de operare.

ÎNCĂRCĂTURĂ, echivalent cu termenul „shipment” - încărcătură. Unul sau mai multe bunuri acceptate de un transportator de la un expeditor într-un anumit timp și la o anumită adresă, primită într-un lot și care se deplasează cu o singură scrisoare de trăsură

aeriană la un anume destinatar la o anumită adresă de destinație.

ÎNCHIDERE, reprezintă încheierea tuturor operațiunilor la câțva timp după amplasarea combustibilului uzat sau a deșeurilor radioactive într-o instalație de depozitare definitivă. Aceste operațiuni cuprind ultimele lucrări sau alte acțiuni necesare pentru a asigura pe termen lung siguranța instalației.

ÎNSOȚITOR-CARGO, persoana care călătorește în scopul specific de a supraveghea marfa ce are nevoie de atenție specială.

ÎNTREPRINDERE A UNUI STAT CONTRACTANT ȘI ÎNTREPRINDERE A UNUI ALT STAT CONTRACTANT, expresie utilizată în acordurile internaționale la care România este parte, care desemnează, după caz, o întreprindere exploatată de un rezident al unui stat contractant și o întreprindere exploatată de un rezident al celui alt stat contractant.

ÎNTREPRINDERE DE STAT, definește o întreprindere care este proprietate de stat sau care, prin participarea la capital, este controlată de guvern.

ÎNTREPRINDERE INDUSTRIALĂ, expresie des întâlnită în tratatele internaționale și care desemnează orice întreprindere angajată în: confecționare și prelucrare; construcții, construcții civile și construcții de nave; producerea de electricitate, energie hidraulică, gaz sau aprovizionare cu apă; agricultură, exploatare forestieră și pescuit, exploatarea unei plantații; orice altă activitate întreprinsă în baza privilegiilor acordate

prin lege privind promovarea investițiilor industriale, precum și orice altă întreprindere care este declarată ca î.l. de autoritățile competente ale statului.

ÎNTREPRINDERE, denumire generică dată oricărui organism economic și social, analizată ca fiind o structură organizatorică autonomă menită să desfășoare o activitate cu ajutorul factorilor de producție și anume: forțele naturii, capitalul și munca, de către întreprinzător, pe riscul acestuia, cu scopul final de a produce bunuri și servicii destinate schimbului, în vederea obținerii unui profit. Î. prezintă următoarele caracteristici: a) existența unei organizări autonome a unei activități cu ajutorul factorilor de producție; b) asumarea de către întreprinzător a coordonării întregii activități și implicat a riscului acesteia; c) scopul activității este producerea de bunuri și servicii destinate schimbului, în vederea obținerii unui câștig. Cu îndeplinirea simultană a tuturor acestor caracteristici, dobândesc comercialitate toate actele și faptele pe care le implică organizarea activității, precum și actele și faptele săvârșite în timpul desfășurării activității. Ca urmare, sunt comerciale actele de vânzare-cumpărare privind aprovizionarea, precum și cele vizând valorificarea produselor și serviciilor realizate. De asemenea, sunt considerate comerciale faptele juridice (licite sau ilicite) legate de întreprindere. În concepția Codului comercial, Î. se prezintă ca o structură de organizare a unei activități (un organism economic și social), iar nu ca un subiect de drept. Î.

enumerat în Codul comercial român sunt grupate, în funcție de obiectul lor, în două mari categorii și anume: Î. de producție și Î. de prestări servicii. Î. de producție industrială la rândul lor pot fi clasificate în: Î. de construcții și Î. de fabrici și manufactură. Î. de prestări servicii pot fi: Î. de furnituri, Î. de spectacole publice, Î. de comisioane, agenții și oficii de afaceri, Î. de editură, de imprimerie, de librărie și obiecte de artă, Î. de transport de persoane sau de mărfuri și bunuri, Î. de asigurare, Î. de depozit în docuri și antrepozițe.

ÎNTEPRINDERI ASOCIATE, două întreprinderi legate în relațiile lor financiare sau comerciale prin condiții acceptate sau impuse, care diferă de acelea care ar fi fost stabilite între întreprinderi independente. În materia convențiilor internaționale, avem Î.A. când: 1) o întreprindere a unui stat contractant participă, direct sau indirect, la conducerea, controlul sau la capitalul unei întreprinderi a celuilalt stat contractant sau 2) aceleași persoane participă, direct sau indirect la conducerea, controlul sau la capitalul unei întreprinderi a unui stat contractant și al unei întreprinderi a celuilalt stat contractant. Fie într-un caz, fie în celălalt, profiturile care ar fi fost obținute în fapt datorită

condițiilor menționate mai sus, pot fi incluse în profiturile acelei întreprinderi și impuse în consecință. Când un stat contractant include în profiturile unei întreprinderi aparținând aceluși stat și impune în consecință profiturile asupra cărora o întreprindere a celuilalt stat contractant a fost supusă impozitării în acel stat și profiturile astfel incluse sunt profituri care ar fi venit întreprinderii primului stat menționat, dacă condițiile stabilite între cele două întreprinderi ar fi fost acelea care ar fi fost convenite între întreprinderi independente, atunci celălalt stat va proceda la modificarea corespunzătoare a sumei impozitului stabilit asupra acestor profituri, modificare la care autoritățile competente ale statelor contractante se vor consulta reciproc.

ÎNTEPRINZĂTOR, persoană fizică autorizată sau persoană juridică care, în mod individual sau în asociere cu alte persoane fizice autorizate sau cu persoane juridice, organizează o societate comercială. Denumită întreprindere, în vederea desfășurării unor fapte și acte de comerț, în scopul obținerii de profit prin realizarea de bunuri materiale, respectiv prestării servicii, din vânzarea acestora pe piață, în condiții de concurență.

J

JOINING, denumire utilizată în trafic aerian pentru îmbarcare sau încărcare într-o stație (punct) de tranzit.

JURISPRUDENȚĂ, termen ce desemnează totalitatea hotărârilor date de instanțele de drept comun sau de arbitraj într-un domeniu determinat. În sistemul de drept anglo-american **J.** constituie izvor de drept. În România nu este acceptată ca atare. **J.** poate să aducă însă o contribuție la dezvoltarea și promovarea principiilor fundamentale ale dreptului și în perfecționarea legislației.

JURNAL DE BORD, document oficial care se păstrează prin excelență la bordul navei, ofițerul de serviciu fiind obligat să consemneze în cuprinsul

acestuia, cronologic, toate evenimentele relevante pentru activitatea navei în timpul călătoriei, manevrele și staționarea în porturi. În **J.B.** se vor consemna starea mărfii, fenomenele meteorologice în evoluția lor, direcția și viteza navei, întâlnirile cu alte nave pe parcurs, momentul sosirii în port, momentul comunicării și acceptării notificării, începerea operațiunilor de încărcare-descărcare, eventuala lor întrerupere etc. Comandantul navei verifică zilnic înscrisurile din **J.B.** și dacă apreciază că este cazul le completează. În anumite situații precum accidente, avarii, coliziuni etc. **J.B.** constituie probă legală în justiție.

L

LEASE/LEASING (închiriere de aeronave), înțelegere contractuală prin care un operator aerian autorizat care ia cu chirie o aeronavă dobândește detenta și controlul comercial asupra acesteia, fără transferul proprietății asupra aeronavei.

LEASING, operațiune constând în darea în folosință a unor bunuri mobile (precum aparatură, mijloace de transport, utilaje) sau imobile (de pildă apartamente de hotel, spații pentru sedii de firme, alte spații cu destinație comercială contra unei sume de bani cu plata dintr-o dată sau eșalonată în rate lunare, unor persoane juridice sau fizice care nu posedă resursele financiare necesare achiziționării lor. Apariția sa avut loc în perioada postbelică, fiind determinată de amplificarea cererii de mașini și utilaje, de creșterea ritmului de uzură morală a acestora și sporirea dificultăților de procurare a resurselor financiare necesare achiziționării lor. **L.** este o formă modernă de comerț internațional ce propune numai transferul dreptului de folosință contra cost în

cadrul unui sistem original de finanțare. Formele de practicare a **L.** sunt multiple. Ele se diferențiază unele de altele în funcție de mai multe criterii, între care: subiecții de drept ce participă la realizarea operațiunii; sfera și conținutul ratei de plată; durata închirierii; specificul tehnicii de realizare. Principalele forme de **L.** sunt: **L. direct** și **L. indirect**; **L. financiare** și **L. funcțional**; **L. brut** și **L. net**; **L. pe termen scurt**, **L. pe termen mediu**; **L. pe termen lung**; **lease-back**, **time sharing**, **master-leasing** și **L. Experimental**. **L.** este practicat de producători (în special cei din industria constructoare de mașini, aceștia urmărind ca finalitate promovarea vânzărilor), firme specializate și bănci comerciale (acestea utilizând **L.** ca formă de finanțare). Instrumentul juridic de înfăptuire a operațiunilor de **L.** este contractul de **L.**, prin efectul căruia se conservă dreptul de proprietate și se înstrăinează numai dreptul de folosință. Rata de **L.** prezintă importanță atât ca și călăuză contractuală, cât și ca factor de determinare a opțiunii vizând **L.**, Taxa de **L.**, care de

altfel concretizează principala obligație a utilizatorului, se calculează ținând seama de următoarele elemente: prețul real de achiziție a bunului (sau a bunurilor) obiect al închirierii; comisionul perceput de societatea de L.; valoarea cotelor de amortizare a acelor bunuri; suma care se adaugă la cheltuielile de capital ca element de cuantificare a serviciilor prestate de societatea de L. prin acordarea sprijinului financiar utilizatorului; posibila depreciere a monedei de plată în perioada de L. sub acțiunea factorilor de inflație. L. se analizează ca o alternativă benefică pentru procurarea unor utilaje și echipamente costisitoare necesare modernizării și extinderii activităților productive. L. poate constitui o soluție optimă de realizare a importului unor utilaje ce corespund anumitor necesități temporare, precum și anumitor utilități cu caracter de unicat. Pentru furnizor (producător vânzător) L. prezintă importante avantaje, ca de pildă: contribuie la promovarea și amplificarea exporturilor; asigură obținerea unor câștiguri suplimentare prin revânzarea sau reînchirierea bunurilor ce i-au fost returnate la expirarea perioadei de bază de închiriere. Totodată furnizorul are de suportat și anumite riscuri, precum riscul deteriorării bunului (bunurilor) obiect al închirierii; riscul de a nu mai găsi și alți utilizatori pentru acele bunuri în caz de returnare a lor de către primul utilizator, utilizatorul este avantajat prin: obținerea de know-how aferent exploatării optime a unor mașini și agregate; pregătirea propriului personal și perfecționarea

calificării lui profesionale fără cheltuieli suplimentare; implementarea în activitatea sa economică a unei tehnici avansate fiind obligat să plătească nu prețul, ci numai chiria pentru bunurile dobândite în folosință; îmbunătățirea organizării producției ca urmare a asistenței de consultanță în domeniul managementului acordată de furnizor. Totodată furnizorul este și în dezavantaj datorită faptului că L. este, de regulă, costisitor, ceea ce face ca operațiunea de L. să fie oportună numai dacă sumele eliberate sunt investite în alte afaceri rentabile. L. prezintă interes și pentru finanțator (societatea specializată pe astfel de operațiuni) deoarece se analizează ca fiind un plasament rentabil de capital într-o afacere sigură. Prin specificul său, L. poate primi utilizări și în activitatea de privatizare a unor întreprinderi publice, deoarece oferă posibilitatea atragerii în această activitate a unor specialiști care nu posedă capitalul necesar cumpărării unor astfel de întreprinderi.

LEGARE, vezi „tie-down“.

LEGARE/FIXARE, echivalentul „restrain/secure/lash“ (blocare/securizare/legare) semnifică termenul folosit pentru a descrie securizarea încărcăturavrac sau o parte din ea de anumite puncte de legare din avion sau ULD, pentru respectarea cerințelor de securitate.

LEGITIMAȚIE DE CĂLĂTORIE, înscrisul care dovedește încheierea contractului de transport de călători.

LIBERA PRACTICĂ, la sosirea în radă, comandantul trebuie să anunțe organele pentru a primi din partea acestora dreptul de a acosta la dană. Aprobarea dată de organele portuare de a opera în portul respectiv se numește **L.P.** Aceasta se acordă după ce nava a fost inspectată de organele sanitare, vamale și grănicerești. În vederea acostării navei la dană, agentul întocmește "Buletinul de pilotaj" pe care-l remite "Serviciul de pilotaj" în vederea desemnării unui pilot pentru pilotarea navei. Serviciile de pilotaj sunt prestate la orice oră di zi sau din noapte, cu aprobarea Căpitaniei portului. Pilotajul, care este obligatoriu la Constanța, atât în radă cât și în port, se execută de la intrarea în radă și până la dana de acostare sau la locul de ancoraj, la ieșirea de la dana de acostare sau la locul de ancoraj, la ieșirea de la dana de acostare și până în radă, la orice manevră de schimbare a danei sau în caz de ancorare. Pilotul îl asistă pe comandant la manevrarea navei, dându-i indicațiile necesare referitoare la siguranța navigației și manevrelor fără a se substitui în conducerea navei și deci fără a prelua responsabilități. Taxa de pilotaj se aplică o singură dată unei nave care sosește în port indiferent de numărul manevrelor pe care le mai execută pe timpul operațiunilor și se calculează în raport de t.r.n. al navei. Ca regulă generală, pilotarea se execută cu motoarele navei dar și cu ajutorul remorcherelor. Asistența remorcherelor este obligatorie pentru navele de la 1.00 t.r.n. în sus, pentru navele

sub 1.000 t.r.n. necesitatea remorcării este stabilită de comandantul navei împreună cu pilotul portului, în raport de starea vremii și alți factori care condiționează manevra respectivă. Numărul de remorchere angajate pentru o navă depinde de tonajul acesteia, de starea de încărcare, starea vremii, zona de manevră și de alte condiții apreciate de pilot și comandant, astfel încât să se obțină o maximă securitate. Navele fără propulsie, cele cu mașini în reparație sau cu defecțiuni la câmă, sunt obligate să ia remorcher indiferent de t.r.n. De îndată ce nava a acostat, agentul acesteia informează telegrafic sau prin telex pe armator asupra datei acostării, a perspectivelor desfășurării lucrărilor de încărcare, eventualelor dificultăți legate de constatările echipei de control etc. După obținerea **L.P.**, agentul navei îl ajută pe comandant în îndeplinirea tuturor formalităților de sosire, depunerea declarației comandantului (Captain's Declaration) la Comandamentul portului, a Declarației pentru provizii de bord - la vamă. Tot cu această ocazie comandantul primește formularul "General declaration" (Declarație generală) prin care i se aduc la cunoștință principalele uzanțe ale portului și regulile de comportare a echipajului pe teritoriul României, pentru a fi prevenite astfel eventualele încălcări ale legilor române din necunoștință de cauză. Comandantul navei are obligația ca în termen de o oră de la îndeplinirea formalităților de sosire să predea Căpitaniei portului prin intermediul agentului navei, următoarele documente:

certificatul de deratizare a navei, certificatul de naționalitate, certificatul de tonaj, certificatul de bună funcționare a echipamentului de ridicare (bigi, vinciuri etc.), certificatul de navigabilitate și certificatul de bună funcționare a stației de radio și telegraf. Aceste documente rămân la Căpitania portului până la plecarea navei. De asemenea, Comandantul trebuie să pregătească nava pentru încărcare, urmărind ca magazinele acesteia să se afle într-o asemenea stare încât să poată prelua marfa fără a-i produce nici un fel de pierderi sau avarii. Aceasta presupune, o stare perfectă de curățenie a magaziiilor, ventilarea acestora pentru înlăturarea umidității, o stare de bună funcționare a mijloacelor pentru închiderea și deschiderea magaziiilor, a mijloacelor de încărcare-descărcare, a instalației electrice și de ventilație. Dacă în contractul de navlosire se prevede că materialul de separație și fardaj de legare și fixare a mărfurilor la bord trebuie procurat de armator (în întregime, sau numai parțial), acesta trebuie procurat din timp și trebuie să se afle la bord, pentru a se evita orice staționare inutilă din cauza acestor materiale. Clauza privind materialele de fardaj și separație, de legare și fixare a mărfurilor la bordul navei trebuie cunoscută la fel de bine și de navlositor, pentru că și acestuia îi incumbă, de regulă, obligații în acest sens.

LIBERALIZARE A COMERȚULUI INTERNAȚIONAL, denumire generică dată ansamblului de măsuri adoptate la scară planetară, pe plan regional sau în

cadrul relațiilor bilaterale dintre țări, urmărind ca finalitate eliminarea treptată, până la abolirea completă, a obstacolelor tarifare și netarifare din calea schimburilor comerciale internaționale. Tendința L.C.I. s-a amplificat în cadrul G.A.T.T. în deceniile șase și șapte ale secolului XX, dar a regresat sensibil la începutul deceniului opt când, ca o consecință a recesiunii economice generalizate, s-a produs o accentuare a protecționismului netarifar. Ulterior însă a fost legalizat în diferite forme principiul tratamentului preferențial în favoarea țărilor în curs de dezvoltare, ceea ce a dus la o liberalizare limitată a comerțului pe plan internațional. Totodată s-au înființat și extins uniuni vamale și zone de liber schimb și s-au realizat înțelegeri între state pentru creșterea și extinderea în plan regional a zonelor de comerț liber.

LIBERTATE A MĂRILOR, principiu de drept internațional maritim, potrivit căruia întreaga suprafață a mărilor și oceanelor situată dincolo de apele teritoriale ale statelor nu este supusă suveranității acestora, fiind deschisă în condiții de egalitate spre folosință tuturor statelor, exclusiv în scopuri pașnice. În "marea liberă" potrivit Convenției de la Geneva din 1958 - la care România a aderat în 1961 - statele se bucură de libertatea navigației, pescuitului și survolului și au dreptul de a instala conducte petroliere și cabluri submarine, cu condiția de a nu prejudicia dreptul altor state să folosească largul mărilor. Convenția ONU asupra dreptului mării, încheiată în 1982 la Montego Bay,

reglementează mai amplu acest principiu prin prisma modificărilor și modernizării instituțiilor și conceptelor de drept maritim.

LIBERTATE DE A INSTALA CABLURI ȘI CONDUCTE PETROLIERE, drept care revine tuturor statelor, inclusiv celor lipsite de litoral, în virtutea reglementărilor internaționale privind marea liberă. Potrivit acestuia, statele pot instala în marea liberă cabluri și conducte petroliere cu condiția să nu aducă atingere drepturilor și intereselor celorlalte state, conform principiului egalității suverane a statelor. Cablurile și conductele submarine sunt proprietatea statelor care le instalează. Celelalte state au obligația de a nu împiedica instalarea sau întreținerea acestor cabluri și conducte și de a întreprinde măsuri legislative în vederea asigurării sancționării persoanelor de sub jurisdicția lor, care în mod intenționat sau din culpă rup ori deteriorează cabluri sau conducte.

LIBERTATE DE NAVIGAȚIE, unul din drepturile principale ale statelor în "marea liberă" respectiv dincolo de limita apelor teritoriale. Acest drept poate fi exercitat fără a împiedica asupra dreptului celorlalte state de a folosi largul mărilor. În "marea liberă" nava este supusă jurisdicției statului care îi acordă pavilionul și trebuie să respecte convențiile internaționale și uzanțele ce garantează folosirea pașnică și siguranța căilor maritime de navigație. Pentru zonele exclusive, instituite prin Convenția ONU, asupra dreptului mării, adoptată

în anul 1982, se prevăd reglementări și condiționări distincte de navigație și desfășurare a activității economice, de către nave aparținând statelor riverane.

LIBERTATE DE SURVOL, denumire generică pentru drepturile de survol și escale tehnice intermediare pe care și le acordă reciproc diferitele state participante la "Convenția de tranzit" adoptată cu prilejul Conferinței pentru navigația civilă aeriană ținută la Chicago în 1944. L.S. sunt: a) dreptul de survolare, fără aterizare, a teritoriului unui stat contractant; b) dreptul partenerilor contractuali de a ateriza pe teritoriul lor fără scopuri comerciale (escale tehnice, aprovizionare cu carburanți, schimb de echipaje); c) dreptul de a debarca călători, mărfuri și poștă, luate de pe teritoriul statului posesor al aeronavei; d) dreptul de a lua mărfuri, călători și poștă din statul partener dacă sunt destinate statului căruia îi aparține nava aeriană; e) dreptul de a transporta mărfuri, călători sau poștă către sau din țări numai pe baza unei înțelegeri bilaterale între statul căruia îi aparține nava și statul pe teritoriul căruia are loc escale.

LICENȚĂ DE EXECUȚIE PENTRU OPERATOR CU ACTIVITĂȚI CONEXE TRANSPORTULUI RUTIER, document prin care un agent economic este autorizat să execute activități auxiliare transportului rutier în folos public (deservire, călători, colectare și expediere a mărfurilor, mesagerie, intermediere etc.) pentru care deține în proprietate

sau are închiriate spații special amenajate și utilaje specifice și care dispune de condiții de organizare și funcționare a acestor activități.

LICENȚĂ DE EXECUȚIE, documentul prin care operatorul de transport rutier este autorizat să execute anumite tipuri de transporturi rutiere de mărfuri și persoane, în interes public sau în folos propriu, în trafic național și/sau internațional, în conformitate cu caracteristicile tehnice constructive ale autovehiculelor pe care le deține și pentru care s-a angajat să respecte prevederile legislației din domeniul transporturilor rutiere naționale și internaționale și cu caietele de sarcini ce le însoțesc.

LICENȚĂ DE EXPORT/IMPORT, v. **autorizație de export/import**.

LICENȚĂ DE IMPORT-EXPORT, licență eliberată la cerere, nominală, agenților economici cu sediul în România, prin care aceștia sunt autorizați să desfășoare activități de comerț exterior. Licența se eliberează pentru import, respectiv export de prestații de lucrări de construcții - montaj, proiectare, engineering, consulting, asistență tehnică sau alte servicii, precum și de licențe de know-how; mărfuri importate temporar pentru prelucrare; mărfurile antrepozitate, mărfuri importate temporar, care au fost expuse în prealabil la târguri, expoziții și alte manifestări similare etc. Beneficiarul licenței poartă întreaga răspundere pentru efectuarea operațiunilor de comerț exterior în mod eficient, corectitudinea prețului extern,

respectarea reglementărilor atât interne cât și din țările partenere și de transport și de tranzit. Nerespectarea regimului licențelor de import și export atrage după sine suspendarea sau anularea licenței și, după caz, răspunderea, conform legii, a agentului economic.

LICENȚĂ DE TRANSPORT AERIAN, documentul individual prin care unui operator aerian român i se acordă dreptul de efectua operațiuni de transport aerian public, în condițiile prevăzute în licență.

LICENȚĂ DE TRANSPORT, document prin care se atestă capacitatea operatorului de transport rutier de a executa transporturi rutiere contra plată sau în folos propriu și de a îndeplini condițiile cerute de legislația internă și internațională în domeniu și pentru care s-a angajat să respecte prevederile caietului (caietelor) de sarcini anexă la licență.

LICENȚĂ PENTRU TRASEU, document în baza căruia operatorul de transport rutier obține dreptul de a executa transporturi publice de persoane prin servicii regulate, servicii navetă sau în folos propriu, în trafic național sau internațional, conform caietelor de sarcini.

LINIE AERIANĂ 1. Itinerar al aeronavelor ce realizează zboruri aeriene între anumite aeroporturi cu o regularitate și frecvență determinate **2.** Companie de transport aerian care își exploatează aeronavele între anumitele aeroporturi situate pe un anumit itinerar și în condiții concrete de regularitate și

frecvență. 3. Culoare de zbor și aeroporturi situate în itinerariul unei aeronave de linie. Deschiderea f.a. condițiile de zbor și celelalte detalii privind exploatarea acesteia se stabilesc prin convenții multilaterale sau bilaterale încheiate între state, clauzele acestora fiind obligatorii pentru companiile care exploatează liniile respective.

LINIE DE ÎNCĂRCARE, linie pe care sunt realizate operațiile de îmbarcare, debarcare, transbordare, a UTI-urilor de pe vagon pe vagon sau de pe vagon pe vehicul rutier și viceversa.

LINIE MARITIMĂ 1. Denumire generică dată unei flote comerciale exploatată pe un anumit itinerar, între anumite porturi de încărcare-descărcare. 2. Companie de navigație care își exploatează navele în condiții de linie. 3. Drumurile și porturile situate pe itinerariul unei nave de linie. Condițiile privind navigația maritimă sau fluviială și de exploatare a L.M. sunt stabilite prin convenții de navigație, multilaterale sau bilaterale, încheiate între state.

„LO-LO“, îmbarcarea sau debarcarea Unităților de Transport Intermodal utilizând un echipament de ridicat.

LOC DE LIVRARE, denumire generică dată locului în care, potrivit contractului de comerț internațional, furnizorul exportator urmează să predea marfa contractată importatorului sau reprezentantului autorizat al acestuia. L.L. poate fi un port (maritim sau fluviial), un aeroport (în cazul în care transportarea mărfii se face pe calea aerului), o stație de cale ferată, o bază auto, un depozit

etc. L.L. se stabilește pe baza condiției de livrate prevăzută în contract, conform căreia vor fi determinate și momentul și locul când riscurile și cheltuiala referitoare la marfă se transferă de la vânzător la cumpărător. Condițiile de livrare mai frecvent utilizate în practică sunt cele prevăzute în regulile INCOTERMS. Este posibil ca în contract părțile să stipuleze o clauză opțională, care în care cumpărătorului i se recunoaște facultatea de a alege între mai multe L.L. Atunci când în contract nu se instituie în sarcina vânzătorului obligația de a transporta marfa, acesta trebuie să o livreze la locul unde era situat sediul său în momentul perfectării contractului. V. și INCOTERMS.

LOC DE ORIGINE, denumire generică dată elementului de localizare spațială a provenienței mărfurilor care se comercializează pe piețele externe. Ca regulă, proveniența mărfii se menționează pe fiecare produs comercializat sau destinat comercializării. Pe baza L.O. poate fi determinată, în linii generale, calitatea mărfii.

LOC DE PLATĂ, localitate geografică (oraș, comună), unde urmează să se facă plata unei datorii. L.P. nu subsumează și domiciliul sau sediul debitorului sau cel al creditorului; de asemenea individualizarea lui nu comportă în mod necesar indicarea unei adrese (stradă și număr) în localitatea de plată, fiind suficientă doar menționarea localității respective. În materie cambială, L.P. se prezumă *iuris et de iure* că acesta este locul arătat lângă numele

trasului, conform regulii de drept comun potrivit căreia plata este chërabilă la domiciliul debitorului. Atunci când în cuprinsul cambiei sunt arătate mai multe **L.P.**, posesorul titlului poate prezenta titlul respectiv, la acceptare sau la plată, în oricare din aceste locuri.

LOC DE PREDARE A MĂRFURILOR, denumire generică dată elementului de localizare spațială a executării obligației exportatorului (furnizorului) de a pune la dispoziția importatorului (beneficiarului) marfa obiect al contractului. **L.P.M.** este convenit de către părțile contractante în funcție de interesele lor, ca și de condițiile de livrare agreeate prin contract. *Sin. Loc de livrare.*

LOC DE RECEPȚIONARE A MĂRFURILOR, denumire generică dată elementului de localizare spațială a operațiunilor de verificare a corespondenței sub aspect cantitativ, calitativ și sortimental a mărfii pregătite pentru livrare de către beneficiar, cu cele stipulate prin clauzele contractuale în acest sens. Ca regulă generală recepția se face de către cumpărător (importator), dar sunt frecvente situațiile când această operațiune este îndeplinită cu participarea atât a reprezentanților cumpărătorului, cât și a reprezentanților vânzătorului. Este posibil ca recepția să fie efectuată și numai de către vânzător, caz în care este denumită autorecepție.

Recepția se face în toate cazurile la locul prevăzut în contract, care poate fi: locul de expediere a mărfii, locul de destinație al acesteia sau în orice alt loc convenit de părți într-un atare sens.

LOCAȚIE, sumă reprezentând penalități percepute de administrația oăilor ferate pentru depășirea termenelor de încărcare-descărcare sau transbordare a mărfurilor, precum și pentru reținerea sau imobilizarea vagoanelor din vina beneficiarilor. **L.** survenite în stația de predare a mărfii de plătesc de predător, iar cele din parcurs sau din stația de destinație, de către destinatar. Neîncărcarea-descărcarea în termen, datorate unor cauze de forță majoră, care au împiedicat efectuarea normală a acestor operații pot determina reducerea sau anularea **L.** în cadrul procedurii de reclamație administrativă.

LOHN, v. **contract internațional de lohn.**

LUNGIMEA unui vrachier, înseamnă lungimea, așa cum se definește în Convenția internațională asupra liniilor de încărcare în vigoare;

LWNA, **winter North-Atlantic timber/lumber load line**, linie de încărcare de iarnă în Oc. Atlantic de Nord pentru chereștea.

M

MACARA CLASICĂ, macara convențională utilizată pentru ridicarea mărfurilor. Manipularea este asigurată cu ajutorul unui braț.

MACARA PORTAL, macara portal care poate deplasa sarcina în cele trei dimensiuni, înălțime, lățime, lungime, deplasându-se ea însăși fie pe șine, fie pe pneuri.

MAGAZIE DE MĂRFURI, spațiu amenajat în cadrul unui magazin, destinat depozitării stocurilor curente de mărfuri.

MAGAZIN "DUTY-FREE", magazin aprobat de către Ministerul Finanțelor, ce dispune de unul sau mai multe raioane de vânzare, în care se desfac mărfuri cu amănuntul, în valută, localizate în aeroporturi internaționale, porturi comerciale internaționale, precum și în puncte de frontieră rutieră.

MAGAZINAJ, 1. Taxă de plată pentru depozitarea mărfurilor, produselor etc.
2. Timp de depozitare a unei mărfi, produs etc.

MANAGEMENT, 1. Ansamblul activităților de organizare și de conducere în scopul adoptării deciziilor optime în

proiectarea și reglarea proceselor microeconomice. 2. Știință a conducerii unei activități sau a unei unități (economice, financiar-bancare, turistice etc.) cu gestiune proprie. 3. Artă de a conduce o întreprindere.

MANAGEMENTUL CALITĂȚII, ansamblul activităților funcției generale de management care determină politica în domeniul calității, obiectivele și responsabilitățile și pe care le implementează în cadrul sistemului calității prin mijloace cum sunt planificarea, controlul, asigurarea și îmbunătățirea calității;

MANDAT ABONAMENT, titlul emis pentru a transmite editurilor fondurile provenind dintr-o subscripție la un ziar. Urmând modul de plată, este emis un mandat de poștă abonament sau un mandat de vărsământ abonament.

MANDAT CU ACOPERIRE, mandat de poștă cu ajutorul căruia fondurile provenite din valori încasate sunt transmise la expeditor.

MANDAT DE RESTITUIRE, mandat de poștă cu ajutorul căruia fondurile provenind din trimeri contra încasări

acoperitoare sunt transmise la expeditor.

MANDAT DE VĂRSĂMÂNT INTERNAȚIONAL, titlu emis pentru a vărsa o sumă în creditul unui cont curent poștal.

MANDAT DE VĂRSĂMÂNT, abonament internațional.

MANDAT DE VĂRSĂMÂNT-RESTITUIRE (RAMBURSARE) - internațional.

MANDAT POȘTAL, titlul emis pentru a transmite o sumă de bani.

MANDAT TELEGRAFIC, mandat de poștă ale cărui elemente sunt transmise pe cale telegrafică.

MANDAT-CARTE TELEGRAFIC, transmis prin mijloace de telegrafie.

MANDAT-CARTE, mandat de poștă având forma unei cărți poștale, îndrumat pe cale poștală fără intervenția unui birou de schimb.

MANDAT-LISTĂ - mandat de poștă îndrumat pe cale poștală cu ajutorul unei liste prin intermediul unui oficiu de schimb.

MANIFEST AL NAVEI, denumire dată documentului întocmit de agentul navei din portul de încărcare, cuprinzând mențiuni referitoare la mărfurile încărcate respectându-se conținutul conosementelor și ordinea lor numerică. Servește ca instrument de informare al autorităților vamale asupra felului și cantității mărfurilor încărcate sau descărcate de pe navă, respectiv de pe navă. Se eliberează în vederea verificării licențelor de import sau de export și a aplicării taxelor vamale. În cazul în

care autoritățile vamale constată neconcordanțe între cantitatea și felul mărfurilor înscrise în M.N. și cele care efectiv au fost încărcate sau descărcate, aceste autorități au dreptul să aplice amenzi. Utilizarea M.N. de către diferiții participanți la transportul maritim se face cu finalități diferite. Astfel agentul navei din portul de descărcare primește M.N. înaintea sosirii navei în acel port și utilizează documentul menționat pentru întocmirea formalităților vamale de import, pentru obținerea permisului de descărcare a navei și de organizare a acestor operații, pentru depozitarea și apoi reexpedierea mărfurilor respective. Armatorul și navlositorul navei se servesc de M.N. pentru a calcula valoarea navlului. Dacă regulile țării de destinație prevăd ca M.N. să poarte viza autorităților acelei țări, documentul va fi supus avizării consulului acelei țări mai înainte ca nava să părăsească portul de încărcare.

MANIFEST-CARGO, un document de trafic ce conține detalii ale mărfii ce se va transporta într-un zbor.

MANIFEST-PASSENGER, un document de trafic conținând numele pasagerilor ce vor fi transportați într-un zbor.

MANIPULARE A MĂRFII, sintagmă ce desemnează operațiunile de încărcare a mărfii pe un mijloc de transport, precum și operațiunile de descărcare a acesteia de pe un mijloc de transport. Executarea unor astfel de operațiuni poate fi făcută pe cheltuiala și pe riscul expeditorului, sau după caz ai

cărăușului ori al destinatarului expediției.

MARCĂ, semn distinctiv prin care se identifică și se individualizează produsele, serviciile și lucrările în raport cu cele identice sau similare și a cărui utilizare contribuie și la stimularea ameliorării calității acestora. M. poate fi clasificată pe baza a diferite criterii, după cum urmează: a) din punct de vedere al formei se disting: M. verbală, M. figurată, M. combinată și M. sonoră.; b) în raport cu specificul obiectivului de activitate al unității economice care le înregistrează M. pot fi: de fabrică, de comerț, de serviciu. M. se bucură de protecția legii atât în sistemele de drept național, cât și pe plan internațional, fiind adoptată în acest sens o lege uniformă în materie, prin Convenția de la Paris din 1883, care a suferit mai multe modificări ulterioare. În raporturile de comerț internațional protejerea M. se face și prin înregistrarea acestor în alte țări de către titularii lor România a devenit membru al Uniunii internaționale pentru protecția proprietății industriale, precum și a Aranjamentului privind înregistrarea internațională a M. de fabrică sau de comerț convenite la Madrid în 1891.

MARCARE 1. Clauză ce în mod frecvent se stipulează în contractul de vânzare comercială internațională și care este menită să precizeze conținutul marcajului care se va aplica pe marfa obiect al exportului sau, după caz, al importului. Marcajul cuprinde: numărul contractului; numărul coletelor;

numele exportatorului; locul de expediere; numele și adresa destinatarului; greutatea; seria; marca de fabrică; țara de origine; marca de comerț etc. Pentru mărfurile care necesită o manipulare mai atentă, o protecție deosebită sau o identificare rapidă, părțile pot conveni un ambalaj special, originar, care să ateste proveniența mărfii, sau un ambalaj neutru lipsit de semne distinctive. M. se realizează pe bază de șabloane, ștampile, matrite, utilizându-se substanțe care nu se șterg în culori frapante (roșu, negru, portocaliu). Documentele însoțitoare ale mărfii trebuie să conțină indicații clare cu privire la M. Obligațiile celui care predă marfa sunt precis reglementate prin Convențiile internaționale privind traficul de mărfuri (S.M.G.S. și C.I.M.). 2. Denumire generică dată operațiunilor de aplicare a semnelor de identificare a mărfurilor exportate sau importate. M. poate fi aplicată direct pe produs sau numai pe ambalaj.

MARFĂ SOLIDĂ ÎN VRAC, înseamnă orice material, altul decât cel lichid sau gazos, care se compune dintr-o combinație de particule, granule sau orice bucăți mai mari de material, cu o compoziție în general uniformă, care se încarcă direct în spațiile de marfă ale unei nave fără forme intermediare de ambalaj;

MARFĂ, orice bunuri, mărfuri și articole de orice tip, indiferent cum vor fi transportate pe o navă, altele decât poșta, proviziile navei, piesele de schimb pentru navă, echipamentul na-

vei, efectele echipajului și bagajele însoțitoare ale pasagerilor;

MĂRFURI PERICULOASE, mărfurile definite ca atare conform reglementărilor în vigoare și convențiilor internaționale la care România este parte.

MARJĂ PREFERENȚIALĂ, diferență între nivelul taxelor vamale aflate sub incidența clauzei națiunii celei mai favorizate și nivelul taxelor vamale preferențiale. Calculată pentru același produs în cazul schemei preferențiale a unei anumite țări sau uniuni vamale, **M.P.** crește odată cu reducerea nivelului taxelor vamale preferențiale dacă taxele vamale aflate sub incidența clauzei națiunii celei mai favorizate rămân constante la produsul respectiv. **M.P.** este influențată în sens negativ de factori cum sunt: reducerea taxelor vamale aflate sub incidența clauzei națiunii celei mai favorizate la un anumit produs ce beneficiază de preferințe vamale, contingentarea importurilor efectuate în regim preferențial, aplicarea clauzelor de salvagardare etc.

MARKETING DE ASIGURĂRI, marketing ce se referă la studiul prospectării pieței interne și internaționale de asigurări și reasigurări, la creșterea gradului de cuprindere în asigurări a mărfurilor provenite din import sau destinate exportului, la extinderea prestărilor pe care societățile de asigurări le efectuează pentru societățile străine contra unor comisioane în valută etc.

MASĂ, mărime fizică ce stabilește cantitatea de materie conținută de un produs, determinată prin cântărire.

MASĂ BRUTĂ, masa mărfii, inclusiv masa ambalajului (țara) care se determină prin cântărire.

MASA TOTALĂ MAXIMĂ AUTORIZATĂ, masa totală maximă a vehiculului încărcat, declarată admisibilă cu prilejul omologării de către autoritatea competentă.

MĂSURĂ, denumire generică ce include orice lege, reglementare, procedură, cerință sau practică.

MĂSURI DE RESTAURARE, în domeniul nuclear, înseamnă orice măsuri rezonabile care au fost aprobate de autoritățile competente ale statului pe teritoriul căruia aceste măsuri au fost luate și care au ca obiect refacerea sau reabilitarea componentelor mediului, distruse sau afectate, ori introducerea, acolo unde este rezonabil, a echivalentului acestor componente în mediu. Legea statului pe teritoriul căruia a fost suferită dauna va stabili cine este abilitat să ia astfel de măsuri.

MĂSURI DE SIGURANȚĂ, măsuri aprobate la nivel internațional pentru îmbunătățirea condițiilor de siguranță la bordul navelor și în zonele portuare în scopul prevenirii actelor ilicite împotriva pasagerilor și echipajelor de la bordul navelor;

MĂSURI PREVENTIVE, orice măsuri rezonabile luate de orice persoană după ce un incident nuclear s-a produs, pentru a preveni sau reduce la minim dauna sau care fac obiectul aprobării din partea autorității competente, cerută conform legii statului în care s-au luat aceste măsuri.

MĂSURI REZONABILE, orice măsuri care sunt considerate de către legea instanței competente ca fiind cores-punzătoare și proporționale cu privire la toate circumstanțele, ca de exemplu: a) natura și amploarea daunei suferite sau, în cazul măsurilor preventive, natura și amploarea riscului acelei daune; b) probabilitatea, la momentul în care sunt luate, ca aceste măsuri să fie efective; c) expertiza științifică și tehnică relevantă.

MATERIAL FISIONABIL SPECIAL, plutoniu, uraniu 233; uraniu îmbogățit în izotopul 233 sau în izotopul 235; orice material îmbogățit artificial în oricare dintre izotopii menționați anterior.

MATERIAL MODERATOR, apă grea sau grafit ori beriliu de o puritate adecvată, în vederea utilizării într-un reactor pentru a încetini neutronii de viteză înaltă și a crește probabilitatea de fisiune ulterioară sau orice alt ase-menea material desemnat prin regle-mentări speciale.

MATERIAL PEDAGOGIC, se înțelege orice material destinat procesului didac-tic și de formare profesională și, în special, modele, instrumente, aparate și mașini. Lista exemplificativă a bunurilor care sunt considerate **M.P.** cuprinde: a) aparate de înregistrare sau de repro-ducere a sunetului și imaginilor precum: proiectoare de diapozitive sau de filme fixe; proiectoare de cinema; retropro-iectoare și episcoape; magnetofone, magnetoscoape și cinemascoape; cir-cuite închise de televiziune; b) suportii de sunet și imagini precum: diapozitive,

filme fixe și microfilme; filme cine-matografice; înregistrări sonore (benzi magnetice, discuri); benzi video; c) ma-terial specializat precum: material bi-bliografic; biblioteci rulante; laboratoare de limbi străine; material de traducere simultană; imagini mecanice sau elec-tronice de înregistrat programe; obiecte special concepute pentru învățământ sau formare profesională a persoanelor handicapate; d) alt material precum: planșe, machete, grafice, hărți, planuri, fotografii și desene; instrumente, apa-rate și modele concepute pentru de-monstrații; colecții de obiecte care în-soțesc informațiile vizuale sau sonore, pregătite pentru clarificarea unui su-biect (truse pedagogice); instrumente, aparate, utilaje și mașini unelte pentru învățarea unor tehnici sau meserii, materiale, inclusiv vehicule concepute sau special adoptate pentru a fi utilizate în scopuri de caritate sau destinate formării persoanelor care lucrează în scopuri de caritate. Această listă este cuprinsă în prevederile Hotărârii Guver-nului nr. 626/1997 privind Regulamentul de aplicare a Codului vamal al Ro-mâniei. Materialul pedagogic, piesele de schimb și accesoriile pentru mate-riatul pedagogic, uneltele și sculele concepute pentru întreținerea, controlul, calibrarea sau repararea **M.P.** se admit temporar cu exceptarea totală a plății taxelor vamale și a altor drepturi de import. Regimul de admitere temporară se acordă numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții: a) sunt aduse de instituții autorizate, folosite de acestea sau sub controlul și respon-

sabilitatea acestora; b) sunt utilizate în scopuri necomerciale; c) sunt aduse în cantități rezonabile ținând seama de destinația lor; d) pe timpul aflării în România să rămână proprietatea unei persoane stabilite în străinătate.

MATERIAL PROFESIONAL, se înțelege: a) materialul de presă, de radiodifuziune sau de televiziune, necesar reprezentanților de presă, radiodifuziune sau televiziune stabiliți în afara teritoriului național al României, care intră temporar în România pentru a realiza reportaje, înregistrări sau emisiuni în cadrul unor programe determinate și care se reîntorc în străinătate; b) materialul cinematografic, necesar unei persoane stabilite în străinătate, care intră temporar în România pentru realizarea de filme și care se reîntoarce în străinătate; c) orice material necesar pentru a-și exercita meseria sau profesiunea de către o persoană stabilită în străinătate, care intră temporar în România pentru realizarea unei activități concret determinate. Nu intră în această categorie materialul profesional destinat unor scopuri comerciale din care rezultă noi mărfuri sau condiționarea unor mărfuri existente. Sunt totuși admise uneltele manuale necesare pentru exploatarea resurselor naturale, a construcției, reparării sau întreținerii imobilelor, a executării lucrărilor de terasament precum și alte activități similare; d) aparate auxiliare și accesoriile materialelor prevăzute la literele a), b) și c). Lista exemplificativă a bunurilor considerate M.P. este prevăzută în Hotărârea Guvernului nr. 626/1997 privind

Regulamentul de aplicare a Codului vamal al României și cuprinde următoarele bunuri: a) material de presă precum: ordinatoare personale; telecopiatoare; mașini de scris; camere de luat vederi de orice tip (filme și electronice); aparate de transmitere, de înregistrare sau reproducere a sunetului sau imaginilor (magnetofone, magnetoscoape, cititoare video, microfoane, mese de mixaj, incinte acustice); suporturi de sunet sau de imagini, neînregistrați sau înregistrați; instrumente și aparate de măsură și control tehnic (oscilografe, osciloscoape, sisteme de control a magnetooanelor și magnetoscoapelor, multimetre, cutii de scule și sacoșe, generatoare de semnale video etc.); material de iluminat (proiectoare, transformatoare, suporturi); accesorii (casete, fotometre, obiectiv, suporturi, acumulatori, curele de transmisie, încărcătoare de baterii, monitoare); b) material de radiodifuziune precum: material de telecomunicații precum emițătoare-receptoare sau difuzoare terminale care se racordează la rețea sau la cabluri, legături tip satelit; echipamente de audio-frecvență (aparate de captare a sunetului, de înregistrare și reproducere); instrumente și aparate de măsură și control tehnic (oscilografe, osciloscoape, sisteme de control a magnetofonelor și magnetoscoapelor, multimetre, cutii de scule și sacoșe, generatoare de semnale video etc.); accesorii (ceasuri, cronometre, busole, microfoane, mese de mixaj, benzi magnetice pentru înregistrarea sunetului, grupuri electrogene,

transformatoare de curent, baterii și acumulatori, încărcătoare de baterii, aparate de încălzit, climatizare sau ventilare etc.); suporturi de sunet înregistrați sau neînregistrați; c) material de televiziune precum: aparate de luat imagini de televiziune; telecinematografe; instrumente și aparate de măsură și control tehnic; aparate de transmisie și retransmisie; aparate de comunicație; aparate de înregistrare sau reproducere a sunetului și imaginilor (magnetofone, magnetoscoape, cititori video, microfoane, mese de mixaj, incinte acustice); material de iluminat (proiectoare, transformatoare, suporturi); material de montaj, accesorii (ceasuri, cronometre, busole, obiective, fotometre, suporturi, încărcătoare de baterii, casete, grupuri electrogene, transformatoare de curent, baterii și acumulatori, aparate de încălzit, climatizări și ventilare etc.); suporturi de sunet sau imagini, înregistrați sau neînregistrați (generice, semnale de apel de stație, racorduri muzicale etc.); instrumente muzicale, costume, decoruri și alte accesorii de teatru, estradă, produse de machiaj, peruci; d) vehicul conceput sau special adaptat pentru a fi utilizat în scopurile de mai sus, cum sunt vehiculele pentru: transmisiunea televizată; accesoriile pentru televiziune; înregistrarea semnalelor video; înregistrarea și reproducerea sunetului; efectele de radiații; iluminat; e) material cinematografic precum: camere de luat vederi de toate tipurile (film și electronic); instrumente și aparate de măsură și de control tehnic (oscilografe, osciloscoape, sisteme de

control a magnetofonelor, multimetre, cutii de scule și sacoșe, generatoare de semnale video etc.), căi de rulaș și macarale; material de iluminat (proiectoare, transformatoare, suporturi); material de montaj; aparate de înregistrare sau de reproducere a sunetului sau a imaginilor (magnetofone, magnetoscoape, cititoare video, microfoane, mese de montaj, incinte acustice); accesorii (ceasuri, cronometre, busole, microfoane, mese de montaj, benzi magnetice, grupuri electrogene, transformatoare, baterii și alimentatoare, încărcătoare de baterii, aparate de încălzit, climatizare și ventilare etc.); instrumente muzicale, costume, decoruri și alte accesorii de teatru, estradă, produse de machiaj, peruci; vehicule concepute sau special adaptate pentru a fi utilizate în scopurile de mai sus; f) alt material precum: 1) material pentru montaj, probe, punere în funcțiune, control, verificare, întreținere sau reparații de mașini, instalații, material de transport etc. precum: unelte și scule; material și aparate de măsură, verificare sau control (temperatură, presiune, distanță, înălțime, suprafață, viteză etc.), inclusiv aparate electrice (voltmetre, ampermetre, comparatoare, transformatoare, înregistratoare etc.) și gabarite; aparate și material pentru fotografierea mașinilor și instalațiilor în timpul montajului și după montajul lor; aparate pentru controlul tehnic al navelor; 2) material necesar oamenilor de afaceri, experților în organizarea științifică sau tehnică a muncii, productivității, contabilității și persoanelor

care exercită profesii similare, precum ordinatoarele personale, mașini de scris, parate de transmisie, de înregistrare sau de reproducere a sunetului sau imaginii; instrumente și aparate de calcul; 3) material necesar experților însărcinați cu executarea de relevee topografice sau cu operațiuni de prospectare geografică, precum: instrumente și aparate de măsură; material de foraj; aparate de transmisie și comunicație; 4) material necesar experților însărcinați cu combaterea poluării; 5) instrumente și aparate necesare medicilor, chirurgilor, veterinarilor, moașelor și persoanelor care exercită profesii similare; 6) material necesar experților în arheologie, peletologie, geografie, zoologie; 7) material necesar artiștilor, trupelor de teatru și orchestrelor, precum și orice fel de obiecte utilizate pentru reprezentare, instrumente muzicale, decorurile și costumele etc.; 8) material necesar conferențiarilor pentru ilustrarea expozeelor; 9) material necesar cu ocazia călătoriilor efectuate pentru a realiza fotografii (aparate fotografice de orice tip, casete, expometre, obiecti, suporti, acumulatori, cordoane de transmisie, încărcătoare de baterii, monitoare, material de iluminat, articole de modă și accesorii pentru manechine etc.); 10) vehicule concepute sau special amenajate pentru a fi utilizate în scopurile de mai sus, ca cele pentru poștă, control ambulant, vehicule, ateliere-laboratoare etc. M.P. se admite temporar cu exonerarea totală de taxe vamale și alte drepturi de import. Regimul de

admitere temporară se acordă numai dacă M.P. întrunește cumulativ următoarele condiții: a) aparține și este introdus în țară de o persoană stabilită în afara teritoriului național; b) este utilizat exclusiv de aceeași persoană care se reîntoarce în străinătate. Ultima condiție menționată nu este aplicabilă: a) materialelor profesionale cinematografice importate în vederea realizării de filme, programe de televiziune sau lucrări audiovizuale ca urmare a unor contracte de coproducție încheiate cu o persoană juridică română; b) materialelor profesionale de radio-difuziune sau televiziune destinate unor programe comune de radiodifuziune sau de televiziune, materiale profesionale care pot face obiectul unor contracte de comodat sau de închiriere, încheiate cu o persoană juridică română. Piese detașate introduse ulterior în țară în scopul reparării unui material profesional în regim de admitere temporară, beneficiază de același regim ca și M.P. pentru care sunt introduse în țară.

MATERIAL RADIOACTIV, orice material, în orice stare de agregare, care reprezintă fenomenul de radioactivitate, inclusiv deșeurile radioactive.

MATERIAL SECUNDAR, orice material radioactiv (cu excepția materialelor nucleare speciale) produs în sau făcut radioactiv prin expuneri la radiații, rezultat din procesul producerii sau al utilizării materialelor nucleare speciale.

MATERIAL, termen care în domeniul nuclear are înțelesul de materii prime, materiale nucleare speciale, materiale

secundare, radioizotopi, alții decât materialele secundare, materiale moderate sau orice altă asemenea substanță desemnată prin reglementări speciale.

MATERIALE EXPLOZIVE, se înțelege explozivii propriu-ziși, amestecurile explozive, pirotehnice și simple, mijloacele de inițiere, mijloacele auxiliare de aprindere, precum și orice alte substanțe sau amestecuri de substanțe destinate să dea naștere la reacții chimice instantanee, cu degajarea de căldură și gaze la temperatură ridicată. Producerea, prepararea, deținerea, transportul, folosirea, experimentarea, depozitarea și mânuirea M.E. și obiectelor artizanale și de distracție pe bază de amestecuri pirotehnice, precum și orice operațiuni de import-export cu acestea, este permisă numai persoanelor fizice sau juridice care sunt înregistrate și posedă autorizație în acest sens, eliberată de inspectoratul de stat teritorial pentru protecția muncii și inspectoratul de poliție al județului sau Direcția Generală de Poliție a municipiului București. Persoanele juridice sunt obligate ca în statutul de înființare a societății comerciale să aibă înscris ca obiect producerea și prepararea de M.E.

MATERIALE NUCLEARE, reprezintă: 1) plutoniu, cu excepția plutoniului a cărui concentrație izotopică în plutoniu 238 depășește 80%; 2) uraniu 233; 3) uraniu îmbogățit în uraniu 235 sau 233; 4) uraniu conținând amestecul de izotopi care se găsesc în natură altfel

decât sub formă de minereu sau de reziduu de minereu; 5) orice material conținând unul sau mai multe din elementele menționate mai sus; 6) orice combustibil nuclear, altul decât uraniul natural sau sărăcit, capabil să producă energie printr-o reacție în lanț de fisiune nucleară în afara unui reactor nuclear sau în combinație cu alte materiale; 7) orice produs sau deșeu radioactiv; 8) alte materiale care, datorită unor proprietăți nucleare specifice, sunt de interes deosebit pentru domeniul nuclear, stabilite prin reglementări specifice. O altă denumire folosită în legislație este aceea de „material nuclear special“.

MATERIE PRIMĂ NUCLEARĂ, uraniu sau thoriu sau orice alt material desemnat prin reglementări specifice; minereuri conținând unul sau mai multe materiale dintre cele menționate anterior; orice combinație a acestor materiale (uraniu sau thoriu) în orice formă fizică sau chimică; zăcăminte care conțin cel puțin 0,03% în greutate uraniu, thoriu sau orice combinație a acestora.

MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CONDUCERE, un membru al echipajului, posesor de licență aeronautică, care are responsabilități esențiale în operarea aeronavei pe timpul zborului.

MEMBRU AL ECHIPAJULUI, orice persoană angajată efectiv pentru a îndeplini sarcini la bord pe perioada unui voiaj, în funcționarea sau serviciul pe o navă și care este inclus în lista cuprinzând echipajul;

MENTINĂTOR, înseamnă persoana juridică sau fizică indicată în registrul de stat ca responsabilă de menținerea unui soi cu caracteristici avute la data înscrierii în registrul de stat. **M.** Poate fi amelioratul soiului sau persoana autorizată căreia amelioratul i-a transferat acest drept printr-o tranzacție legală.

MESAGERIE, expediții de mărfuri în cantități limitate transportate cu trenurile de călători sau mesagerie, sau activitate de transport bagaje, pachete și colete neînsoțite, prin curse speciale de mesagerie sau prin autobuzele ce deserveșc traseele de transport de persoane prin curse regulate.

MESSAGE, când este menționat, se presupune că se va utiliza mijlocul cel mai rapid posibil pentru trimiterea unui mesaj. Acesta se referă la SITA, telex sau legături de date.

M.E.T., Mean European Time, ora Europei centrale.

MIJLOACE DE TRANSPORT, vagoane, containere sau alte unități de transport (multimodal).

MIJLOC DE TRANSPORT CALORIFIC, mijloc de transport izoterm prevăzut cu un dispozitiv de producere a căldurii, care să permită ridicarea temperaturii în interiorul furgonului gol și de a o menține apoi timp de 12 ore cel puțin fără reprovizionare, la o temperatură practic constantă și nu mai mică de +12° C, temperatura medie exterioară fiind de -10-20° C.

MIJLOC DE TRANSPORT FRIGORIFIC, mijloc de transport izoterm,

prevăzut cu un dispozitiv de producere a frigului, individual sau colectiv pentru mai multe mijloace de transport (grup mecanic cu compresie, mașină cu "absorbție" etc.), care să permită, la o temperatură exterioară medie de +30° C, scăderea temperaturii în furgonul gol și de a o menține apoi în mod permanent.

MIJLOC DE TRANSPORT IZOTERM, mijloc de transport la care furgonul (vagoane, camioane, remorci, semi-remorci și altele asemănătoare) este construit din pereți izolanti, inclusiv ușile, podeaua și acoperișul, permițând limitarea schimburilor de căldură între interiorul și exteriorul furgonului.

MIJLOC DE TRANSPORT REFRIGERATOR, mijloc de transport izoterm care, cu ajutorul unor surse de frig (gheață hidrică, cu sau fără adaos de sare; plăci eutectice; gheață carbonică, cu sau fără reglaj de sublimare; gaze lichefiate, cu sau fără reglare de evaporare etc.), alta decât un echipament mecanic sau cu "absorbție", permite scăderea temperaturii în interiorul furgonului gol și o menține în continuare pentru o temperatură exterioară medie de +30° C.

MILĂ, unitate de măsură pentru distanțe terestre sau pe ape (utilizate în navigația maritimă) (Milă marină Unitate egală cu 1851,85 m) Milă terestră Unitate egală cu 1609.344 M.

MILIAR, bornă confecționată din diverse materiale (piatră, beton, metal) amplasată pe marginea principalelor drumuri terestre pentru indicarea dis-

tanțelor din kilometru în kilometru (în unele țări, de ex. Grecia, din jumătate în jumătate de km) sau de-a lungul malurilor apelor navigabile (fluvii) din milă în milă.

MINERIT, termen care în domeniul nuclear semnifică prospectarea, exploatarea, deschiderea, pregătirea și exploatarea materiilor prime nucleare.

MINIBUZ (sau *microbuz*), automobil destinat, prin construcție, transportului a mai mult de 9 persoane (inclusiv conducătorul auto), dar nu mai mult de 22 de persoane, așezate pe scaune sau în picioare.

MINIMUM, 1. Punct, limită inferioară. 2. Cantitatea, valoarea, intensitatea cea mai mică.

MODIFICAREA CONTRACTULUI FERVIAR DE TRANSPORT INTERNAȚIONAL, operațiune juridică ce se realizează, în anumite cazuri și condiții, pe parcursul executării contractului, fie din inițiativa expeditorului, fie din inițiativa destinatarului și care vizează conținutul contractului. Este posibilă numai în situațiile și cu respectarea cerințelor prevăzute de Convenția C.I.M. Pentru ca ea să se producă este necesar ca expeditorul sau destinatarul să întocmească o cerere tip, separat, într-un singur exemplar, pentru fiecare expediție; cerea trebuie să fie însoțită de duplicatul scrisorii de trăsură internațională, în ipoteza că ce solicită modificarea este predătorul (expeditorul) mărfii. Modificarea contractului poate fi făcută până în momentul în care destinatarul primește scrisoarea de trăsură

internațională, fiind admisă însă numai câte o singură dată pentru expeditor, respectiv pentru destinatar. Cel ce o solicită este obligat să plătească și taxele de transport în beneficiul căii ferate, aceasta din urmă percepând, într-o anumită situație, și o taxă ce se calculează în armonie cu dispozițiile interne ale căii ferate care efectuează modificarea actului juridic; totodată, solicitantului modificării îi incumbă îndatorirea să plătească și toate celelalte cheltuieli ocazionate de modificări, cum sunt cele implicare de transmiterea telexurilor, telegramelor, scrisorilor recomandate, locații etc.

MOMENTUL FORMĂRII CONTRACTULUI DE COMERȚ INTERNAȚIONAL, data calendaristică la care se întâlnesc voințele unor participanți la comerțul internațional realizând acordul lor, prin efectul cărora se stabilește între aceștia un raport juridic obligațional. El constituie totodată punctul de plecare al executării contractului. Între persoane care sunt de față, acordul de voințe se realizează simultan chiar dacă între momentul emiterii ofertei și cel al acceptării ei se scurge un interval de timp. Atunci însă când cei ce contractează nu sunt de față, manifestările lor de voință au loc succesiv, iar stabilirea M.F.C.C.I. devine o operație pe cât de necesară, pe atât de dificilă. Determinarea exactă a acestui moment prezintă importanță pe plan juridic sub multiple aspecte, și anume: a) acest moment constituie punctul de plecare a obligațiilor stabilite între părți; totodată el înrăurește, cel puțin sub anumite

aspecte și conținutul acelor obligații; b) în raport de **M.F.C.C.I.** se determină locul încheierii contractului; c) acest moment este deosebit de important pentru determinarea datei transferului dreptului de proprietate și a livrării lucrului vândut, precum și sub aspectul trecerii riscului în legislațiile care fac dependente asemenea efecte de momentul respectiv. **M.F.C.C.I. intra praesentes** (între contractanți prezenți), așa-numitul contract instantaneu, este acela în care părțile semnează înscrisul constatator al acordului lor de voință. Această soluție este îmbrățișată de toate legislațiile, de doctrină și de practica organelor de jurisdicție. Atunci când contractanții nu sunt prezenți pentru a semna contractul prin semnate simultană, formarea contractului *inter absentes* se produce în alt loc și în alt moment, legislațiile diverselor țări adoptând soluții diferite în acest sens: a) În sistemul *Common Law*, în dreptul S.U.A. ca și în legislațiile unor țări din America Latină (Argentina, Brazilia, Chile, Columbia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, Peru) în dreptul japonez, libanez și sirian – care au consacrat pe plan normativ ceea ce în doctrina juridică se numește *teoria emisiunii* sau *expedierii* – contractul este privit ca încheiat în momentul în care destinatarul ofertei (al comenzii) își manifestă dorința de a accepta oferta, respectiv în momentul când a expediat acceptarea acesteia. Conform dreptului englez (*Common Law*), bunăoară, acceptarea ofertei este considerată definitivă din momentul depunerii la

poștă a scrisorii de acceptare, cu condiția ca aceasta să fi fost valabil francată și să poată înscrisă pe plic adresa corectă a destinatarului (autorul ofertei), fiind irelevantă împrejurarea dacă scrisoarea respectivă ajunge sau nu la acesta. Contractul se consideră încheiat la data depunerii scrisorii de acceptare la poștă, chiar atunci când acea scrisoare a fost pierdută sau întârziată de poștă, și chiar dacă ofertantul ar ignora acest fapt. b) Conform dreptului german – care a consfințit pe plan legislativ ceea ce în doctrina juridică a fost numit *teoria recepției* – contractul se formează în momentul când acceptarea destinatarului ofertei a ajuns la ofertant. Ofertantul (care este destinatarul scrisorii de acceptare) este prezumat că a luat cunoștință de acceptare chiar în momentul în care a primit-o. c) În fine, sistemele de drept din Spania, R.A. Egipt, Filipine, ca și cel din România, au adoptat o soluție întrutotul similară, consacrand *teoria informării*, care este în realitate o varietate a teoriei recepției; contractul se formează în momentul când ofertantul ia cunoștință de acceptarea ofertei sale de către destinatar. Codul comercial prevede clar, în acest sens, că contractul se formează în momentul în care acceptarea ajunge în mâinile ofertantului și reușește să fie cunoscută efectiv de către ofertant; soluția a fost extinsă de practica organelor de jurisdicție pentru toate contractele, fără a distinge între cele reglementate de Codul comercial și cele reglementate de Codul civil.

MONOPOL, 1. Dominație într-un domeniu, într-una sau mai multe ramuri economice. **2.** Întreprinderi foarte mari, care concentrează o parte din producția și desfacerea unor produse pe anumite piețe, prin stabilirea unor prețuri de monopol, în scopul limitării și chiar eliminării concurenței. Monopol de stat. Monopol concentrat în mâna statului a unor ramuri economice de interes strategic (industria de apărare, energetică, petrolieră etc.) în scopul protejării interesului național. Monopol internațional. Asociație a mai multor concerne internaționale în scopul dominării unor ramuri economice prin producție, desfacere și preț de monopol, care să-i permită eliminarea concurenței și implicit realizarea de profituri ridicate.

MONOPOL DE STAT PRIVIND EXPORTUL, IMPORTUL ȘI COMERCIALIZAREA ARMELOR ȘI MUNIȚIILOR MILITARE, dreptul de a efectua operațiunile de export, import și comercializare a armelor și munițiilor militare numai de către agenții economici autorizați în acest sens de către Ministerul Finanțelor, cu avizul Ministerului Apărării Naționale sau, după caz, al Ministerului de Interne. Constituie monopol de stat și producerea armelor și munițiilor militare. Toate aceste operațiuni sunt supuse dispozițiilor legale stabilite în acest scop.

MOSTRĂ 1. Exemplar reprezentativ pentru o partidă de mărfuri și totodată criteriu de determinare a calității și sortimentului mărfii, obiect al contractului de vânzare comercială inter-

națională acceptate de partenerii contractuali ca atare. Poate fi expusă la târguri și expoziții pentru informarea partenerilor străini asupra calității mărfii oferite acestora, în scopul informării lor corecte și obiective cu privire la calitatea, sortimentul și aspectul exterior al acelei mărfi. În cazul în care **M.** este acceptată de părți ca și criteriu pentru determinarea calității prestației exportatorului, aceasta se depune spre păstrare la o terță persoană (care poate fi o cameră de comerț, un centru de arbitraj etc.) spre a servi ca probă pentru efectuarea expertizei. **2.** Formă de ofertare specifică bunurilor de consum care se distinge prin aceea că vânzătorul propune celor interesați să achiziționeze o anumită marfă de sezon cu livrare conform unui calendar, sau, într-un interval de timp determinat, perfectarea contractului pe baza **M.** prezentate. De regulă, legislația vamală din diverse state permite introducerea de pe teritoriul național cu scutire de taxe vamale iar pentru unele grupe de mărfuri instituie obligația reexportării **M.**

MOSTRE DE PUBLICITATE, bunuri sau părți din acestea ce se prezintă în mod gratuit clienților la expoziții, la unități vamale etc. pentru cunoașterea, testarea sau analizarea caracteristicilor tehnice în vederea importului sau a introducerii lor în țară în scopul prospectării pieței externe sau obținerea de comenzi.

MOSTRE DE REFERINȚĂ, bunuri sau părți din acestea ce se prezintă în mod gratuit clienților la expoziții, târguri,

unități vamale etc. pentru cunoașterea, testarea sau analizarea caracteristicilor tehnice în vederea importului sau introducerii lor în țară în scopul prospectării pieții externe sau obținerii de comenzi.

MOSTRE DE VALOARE COMERCIALĂ, bunuri sau părți din acestea cărora li se pot da și o altă întrebuințare decât cea de mostre.

MOSTRE FĂRĂ VALOARE COMERCIALĂ, bunuri sau părți din acestea, secționate, divizate, desperecheate, perforate sau deformate cărora nu li se mai poate da și o altă întrebuințare decât cea de mostre.

MUNIȚIE, cartușele, proiectilele și încărcăturile de orice fel, care pot fi întrebuințate la armele de foc. Muniția pentru armele de vânătoare, de tir și împrăștiere a gazelor nocive, iritante sau de neutralizare, precum și pulberea pe baza permisului de armă prezentat de titular, iar persoanelor juridice, numai pe baza autorizației, în limita cantității înscrise în acestea. Persoanele fizice autorizate să dețină, să poarte și să folosească arme de vânătoare cu alice își pot confecționa muniția necesară, în limita cantității pe care au dreptul să o dețină. Deținerea munițiilor în număr mai mare decât cel înscris în permis sau în autorizație este interzisă.

N

NACELĂ, tip de ladă-containere ce se poate manipula și transporta cu ajutorul macaralelor și al podurilor rulante din halele industriale pentru efectuarea de transporturi de materii prime, materiale, semifabricate, produse finite etc.

NAVĂ DE CROAZIERĂ, o navă într-un voiaj internațional, care transportă pasageri care participă la un program de grup și care sunt cazați la bord, fac escale temporare, urmând un plan determinat, în unul sau mai multe porturi diferite. În timpul voiajului, în principiu, nava nu trebuie: a) să îmbarce sau să debarce alți pasageri; b) să încarce sau să descarce nici o marfă.

NAVĂ PENTRU TRANSPORTUL GAZELOR, înseamnă o navă pentru transportul gazelor.

NAVĂ-CISTERNĂ PENTRU PRODUSE CHIMICE, înseamnă o navă-cisternă pentru produse chimice.

NAȚIONAL, termen utilizat în acordurile internaționale la care România este parte și care înseamnă, în cazul României, oricare persoană fizică având cetățenia României și toate persoanele

juridice, societățile de persoane, asociațiile și orice altă entitate având statutul în conformitate cu legislația în vigoare în România, iar în cazul celorlalte părți contractante oricare persoană fizică având naționalitatea statului contractant în conformitate cu legislația acelui stat și oricare persoană juridică, societate de persoane sau altă persoană juridică având statutul în conformitate cu legislația statului contractant.

NAVIGAȚIE, transport organizat de mărfuri sau de persoane, pe un itinerar determinat, cu o navă. Navigația poate fi marină sau aeriană.

NAVIGAȚIA REGULATĂ (DE LINIE), a. - furnizează serviciile lor unei clientele numeroase, care expediază mărfuri în partizi relativ mici, dar des și care nu pot constitui prin ele însele, luate individual, o încărcătură completă pentru o navă dată. Ca atare, o N.L. trebuie să ofere condiții optime pentru transportul oricăror feluri de mărfuri, solide sau lichide, minerale sau vegetale, la temperaturi obișnuite sau scăzute etc. b.- opinia generală este aceea că, fiind

anunțate anticipat călătoriile și escalele în porturi determinate, o navă de linie trebuie să accepte toate încărcăturile prezentate la transport pe ruta sa, conform principiului "primul venit, primul servit". Acest principiu trebuie aplicat indiferent dacă încărcătura prezintă sau nu interes pentru armator, necesită o manipulare și o arimare facilă sau dificilă, cu condiția să existe un spațiu disponibil adecvat transportului mărfii în cauză, condițiile transportului să fie reciproc avantajoase, iar marfa respectivă să nu pună în pericol securitatea navei și să nu aducă prejudicii celorlalte mărfuri aflate la bord. c. - o altă particularitate a N.L. o constituie deservirea permanentă a unor porturi de încărcare și descărcare anunțate anticipat, cu o frecvență și regularitate a plecărilor care corespund orarului liniei respective. Desigur că nici această particularitate nu trebuie absolutizată. În practică putem întâlni adesea transporturi regulate, între anumite posturi de încărcare și descărcare la anumite posturi de încărcare și descărcare la anumite intervale de timp, cum ar fi de exemplu transporturile de minereuri la uzinele metalurgice. Totuși acest gen de transporturi nu face parte din categoria transporturilor de linie întrucât deservește un singur navlositor (uzina respectivă sau un reprezentant al său) și nu mai mulți navlositori cum se întâmplă în navigația de linie, are la bază, de regulă, un contract de navlosire încheiat anticipat între armator și navlositorul în cauză etc. d. - altă particularitate a N.L. este lipsa depen-

denței acesteia de transportul mărfurilor unui singur expeditor. Navele de linie se deplasează, după orar, pe itinerariul anunțat, ca urmare a hotărârii armatorului de linie de a asigura servicii regulate pe linia respectivă, chiar și în perioadele când se observă o cantitate mai redusă de mărfuri la transport. În navigația tramp realizarea cursei de mărfuri este însă întotdeauna urmarea obligațiilor contractuale asumate anticipat de către armator. e. - altă particularitate a N.L., care rezultă din cele de mai sus, este legată de forma contractului de transport. În navigația de linie contractul de transport îmbracă forma de "Booking Note" (Nota de rezervare a spațiului de transport pe nava de linie) și/sau Conosament (Bill of Lading), în navigația tramp contractul de transport este cunoscut sub denumirea de "Charter Party", acest document fiind însoțit de conosament.

NAVIGAȚIA NEREGULATĂ (TRAMP),

a. - astfel N.T. în esența sa, presupune o navigație neregulată, care nu este legată de o anumită rută de transport, de anumite porturi fixe de expediere și de destinație. Navele utilizate în N.T. colindă mările și oceanele în căutare de marfă pentru transport, acostând în acele porturi unde anumiți încărcători le oferă condițiile de transport cele mai avantajoase, de unde și denumirea lor de nave tramp (vagaboande - după traducerea din limba engleză). b. - fiecare cursă a unei nave tramp este legată în general de satisfacerea cerințelor de transport ale unui singur navlositor, care dispune de o partidă de

marfă suficientă pentru a ocupa spațiul de transport oferit de nava în cauză. Rezultă deci că navele tramă transportă, în general, mărfuri grele și voluminoase, cunoscute în practică sub denumirea generică de mărfuri de masă (țitei și derivate petroliere, mineruri, cărbuni, cereale, îngrășăminte chimice, fosfați, cherestea, ș.a.). c. - fiecare cursă a unei nave tramp are la bază în general un contract de transport încheiat anticipat între armator și navlositor, cunoscut sub numele de "charter party", contract care precizează condițiile transportului în cauză, în funcție de situația pieței navlurilor la momentul respectiv. d. - situația navelor tramp este clară armatorilor numai la timpul prezent. În general, ei nu știu ce mărfuri vor transporta mâine, în ce mări sau oceane vor naviga navele lor peste o lună sau o jumătate de an, de la acest principiu făcând excepție numai navele navlosite pe bază de contracte de navlosire pe termen lung. Navele tramp nu lucrează deci dup orar, putând fi angajate pe bază de contract pentru o singură cursă sau mai multe curse consecutive, sau pe bază de time-charter pentru o perioadă determinată de timp, pentru transportul unui număr practic nelimitat de mărfuri, în principal mărfuri de masă, între porturi situate practic în toate colțurile lumii.

NAVIGAȚIE MARITIMĂ INTERNAȚIONALĂ, navigație efectuată între porturi aparținând unor state diferite care se execută în marea liberă, pe drumuri maritime necomandate. Normele de drept ce reglementează navigația și

transportul pe mare al mărfurilor și pasagerilor sunt cuprinse într-un act legislativ unitar denumit "cod maritim". Pentru reglementarea diverselor probleme și stabilirea de relații reciproce de navigație, asistență, libertate de acces în porturi, folosirea utilajelor și instalațiilor portuare etc. se încheie, de regulă, convenții între două sau mai multe state.

NAVLOSANT, denumire generică dată cărașului maritim al mărfurilor. Este parte în contractul de navlosire. Calitatea de N. revine în toate cazurile armatorului. N. răspunde pentru lipsuri sau stricăciuni ale mărfii transportate cu o sumă ce de regulă depășește răspunderea obișnuită. Răspunderea N. este însă condiționată de înscrierea în conosament a valorii mărfurilor respective și de plata unui navlu corespunzător. V. și **contract de navlosire; armator; navlu; navlosire, navlositor.**

NAVLOSIRE, operațiune juridică de închiriere a unui anumit spațiu ori a întregului spațiu ce aparține unei nave, cu scopul executării unui transport de mărfuri sau de pasageri, pe apă, pe baza unui contract scris intervenit între navlosant (armator) și navlositor. De regulă perfectarea N. este intermediată de un agent. Prețul N. se numește *navlu*. Sin. *Afretare*. V. și **contract de navlosire; navlu; navlosant, navlositor.**

NAVLOSITOR, denumire generică dată persoanei care are de transportat sau face să se transporte anumite mărfuri, scop în care închiriază întregul spațiu al

unei nave maritime sau numai o parte din el, asumându-și obligația de a plăti chiria convenită cu navlosantul. N. este obligat să plătească navlu pentru întreaga cantitate de marfă contractată chiar dacă nu a încărcat marfa respectivă sau chiar dacă a încărcat numai o parte din ea. În acest din urmă caz suntem în prezența plății unui navlu mor. V. și **contract de navlosire; navlu; navlosant, navlosire.**

NAVLU, (freight) este prețul pe care navlositorul îi plătește armatorului pentru deplasarea mărfurilor dintr-un port în altul pe ruta cea mai directă, cu diligență rezonabilă. Nivelul navlurilor depinde de jocul liber al cererii și al ofertei, de spațiul de transport pe o anumită relație și pentru un anumit fel de marfă sau grupă de mărfuri. În acest sens există mai multe piețe de navluri cum ar fi plata transportului de cărbune, piața transporturilor de cherestea, piața transportului de petrol și produse petrolifere, piața transportului de cereale, piața transportului de fosfați etc. Prin urmare, cererea și oferta acționează nu pe piața transportului în general, ci pe piața unui anumit grup de mărfuri și unui anumit tip de nave. Ca în orice activitate, armatorul trebuie ca din navlul încasat pentru transport să obțină acoperirea cheltuielilor și profitul necesar. În scopul achiziționării unui volum mare de transport, armatorii trebuie să acționeze pentru: 1. - îmbunătățirea calității prestațiilor de transport și în mod deosebit, pentru conservarea calității mărfurilor transportate, reducerea duratei de transport, îmbunătățirea frec-

venței de plecare a navelor dintr-un anumit port și sosirea într-un termen determinat în portul de destinație; 2. - reducerea nivelului navlurilor pe unitatea de produs transportată prin reducerea costurilor de cumpărare a navelor, precum și de exploatare a acestora; 3. - preluarea responsabilității transportului din poartă în poartă, acționând în strânsă legătură cu expeditorii sau cu alți cărauși (rutieri sau căi ferate). Nivelul N. este influențat de raportul dintre cerere și ofertă, iar determinarea sa se face pe baza mai multor criterii, precum: specificul expediției maritime, clasa și tonajul navei (la navele mari N. este relativ mai mic), distanța și anotimpul, numărul de voiaje consecutive, greutatea și volumul mărfurilor (prescurtat prin: *W/M - Weight and measurement*), exprimat în tone și metri cubi, natura și gradul de pericolozitate ale mărfurilor și ale voiajului. Navlositorul are obligația să plătească N. pentru cantitatea de marfă contractată chiar dacă nu a încărcat marfa respectivă sau dacă a încărcat o parte din ea; într-o atare situație, el plătește *navlu mort*. La rândul său, armatorul răspunde pentru lipsuri sau stricăciuni, plătind o sumă ce depășește răspunderea obișnuită a căraușului numai cu condiția să fie înscrisă valoarea mărfurilor respective și să primească un N. corespunzător. Cu ocazia stabilirii N. trebuie precizat în sarcina cărui contractant revin cheltuielile de încărcare-descărcare a mărfurilor. În acest scop se inserează anumite clauze specifice, și anume: a) clauza *gross terms*; în

sensul acestei clauze, cheltuielile de încărcare și cele de descărcare a mărfii se suportă de către armator; b) clauza *free out*: implică obligația armatorului de a suporta numai cheltuielile de încărcare a mărfurilor, acesta fiind liber în ceea ce privește cheltuielile de descărcare a lor; c) clauza *free in*: comportă obligația pentru armator de a plăti cheltuielile de descărcare a mărfurilor, el fiind liber cu referire la cheltuielile de încărcare a lor; d) clauza *free in and out (F.I.O.)*; în temeiul acestei clauze, navlositorului îi revine obligația de a suporta atât cheltuielile de încărcare a mărfurilor, cât și cele de descărcare a acestora; e) clauza *F.I.O.S. (F.I.O.-stivuit)*: potrivit acestei clauze, navlositorul suportă cheltuielile de încărcare, cele de descărcare, precum și pe acelea aferente stivuirii mărfurilor; f) clauza *Sotto palanco* (sub palanc): prevede că marfa trebuie adusă de-a lungul navei sub palanc, astfel încât să poată fi legată de ganciul bigii de către navlositor; asemenea operații urmează să fie efectuate pe cheltuiala și riscul navlositorului; g) clauza *at ship's rail* (la balustrada navei); stabilește că marfa destinată încărcării trebuie adusă la copastia navei, urmând ca la descărcare armatorul să o predea destinatarului în același loc, pentru ca acesta să o poată lua în primire; în consecință armatorului îi revine obligația de a suporta o parte din cheltuielile de încărcare-descărcare.

NEGOCIERE, proces în care se duc tratative bi sau multilaterale cu privire la problemele de interes comun ale negociatorilor. Acestea pot fi **internaționale**

și interne. După nivelul la care se angajează **N.**, cele internaționale pot fi la nivel înalt (între șefii de stat și între guverne), la nivelul miniștrilor, la nivelul experților. Rezultatul **N.** se consemnează în tratate, convenții sau acorduri internaționale. **N.** interne pot fi comerciale, colective-salariale, de valori mobiliare.

NET, 1. Cantitate de mărfuri din care s-a scăzut greutatea ambalajului. **2.** Cantitate, valoare, din care s-au redus scăzămintele aferente. **3.** Salarii brute din care, s-au scăzut impozitele (salarii nete).

NETTO, despre o cantitate, din care s-a scăzut greutatea ambalajului, a recipientului, a vehiculului etc. în care se păstrează sau se transportă o marfă, rămânând astfel greutatea netă.

NEUTRALIZARE, ansamblu de operațiuni de eliminare a oricăror indicații (înscrise pe ambalaj sau produs) referitoare la originea unei mărfi, în vederea evitării barierelor în calea pătrunderii respectivului produs pe piața unei țări. **N.** se practică cu precădere în cadrul operațiunilor de reexport, de switch etc. și se realizează de regulă în spații special amenajate în cadrul zonelor de comerț liber.

NIVEL TARIFAR, sintagmă ce exprimă rata medie a taxelor vamale de import practicate de o anumită țară atât cu referire la ansamblul importurilor realizate, cât și cu privire la produsele sau la grupele de produse importate.

NOTICE 1. Înștiințare prin care agentul de navă îl avizează pe expeditor sau, după caz, pe destinatarul transportului

de mărfuri pe apă (maritim sau fluvial) despre sosirea navei în portul convenit prin contract, și că aceasta (adică nava) este pregătită pentru a fi supusă operațiunilor de încărcare, respectiv de descărcare a mărfurilor ce formează obiectul transportului. Documentul conținând înștiințarea se predă persoanelor în cauză (expeditor sau destinatar) sub semnătură, semnarea lui de către primitor făcându-se cu mențiunea "acceptat"; din momentul semnării de primire încep să curgă staliile. 2. Înștiințare pe care armatorul sau comandantul navei trebuie să o facă, potrivit *charter-party*-ului încheiat, încărcătorului sau descărcătorului, indicând data probabilă la care nava urmează să sosească în portul de încărcare sau de descărcare.

NOTICE OF READINESS, notificare făcută de comandant către încărcător că nava este gata de încărcare din toate punctele de vedere se numește "notice of readiness". Aceasta înseamnă că nava poate să înceapă încărcarea și că armatorul și-a îndeplinit toate obligațiile ce-i revineau pentru a începe executarea contractului de transport. Din momentul transmiterii "notice of readiness", nava se găsește teoretic la dispoziția încărcătorului și orice întârziere la încărcare nu mai poate fi pusă în sarcina armatorului. Acceptarea notice-ului reprezintă, de regulă, momentul începerii scurgerii timpului normat pentru încărcare. Sistemele de drept naționale au precizări în ceea ce privește necesitatea transmiterii N.O.R. atât pentru încărcare cât

și pentru descărcare. Dreptul englez prevede ca obligatorie această notificare numai pentru încărcare, în timp de alte sisteme precum cele germane și scandinave reclamă ca această notificare să fie realizată atât la încărcare cât și la descărcare.

NOTIFY, termen ce se înscrie în documentul de transport pentru a indica persoana care trebuie avizată în afara destinatarului.

NOMENCLATOR DE MĂRFURI PENTRU COMERȚUL EXTERIOR, listă a mărfurilor ce fac obiectul exportului și importului unei țări. La baza alcătuirii unui nomenclator stau criteriile de grupare care permit enumerarea sistematică a mărfurilor pe capitole (secțiuni), grupe, subgrupe, poziții și subpoziții omogene. Deși problemele clasificării unitare a mărfurilor a fost studiată încă de la primul Congres internațional al statisticienilor (Bruxelles 1853) nu s-a ajuns la un consens nici până în prezent. Aproape fiecare țară practică câte un nomenclator propriu mărfurilor de comerț exterior ca instrument de aplicare al politicii vamale și de colectare a informațiilor despre exportul și importul de mărfuri. Totodată, în practica relațiilor economice internaționale se aplică o serie de N.M.C.E. de largă circulație adoptate și aplicate de organizații și organisme mondiale sau zonale. În desfășurarea negocierilor tarifare multilaterale din cadrul GATT instrumentul de bază l-a reprezentat Nomenclatorul vamal de la Bruxelles (NDB - Nomenclature douaniere de

Bruxelles) - rezultat la revizuirii din 1955 a unui acord de unificare a tarifelor vamale semnat în 1951 de 13 state și recunoscut ulterior de majoritatea statelor lumii. În prezent, în locul NDB se folosește nomenclatorul consiliului de Cooperare Vamală (NCCD - Nomenclature de Conseil de Cooperation Douaniere) iar de la 1 ianuarie 1985 Sistemul armonizat de definire și codificare a mărfurilor care vizează simplificarea procedurii de identificare vamală, în concordanță cu subdiviziunile NCCD. Sub auspiciile Comisiei de Statistică a ECOSOC s-a eliberat o Clasificare standard a mărfurilor pentru comerțul internațional (CITC - Standard International Trade Classification) aprobată în 1950 și revizuită ulterior de două ori. O a treia versiune a SITC a fost pusă în aplicare începând cu 1 ianuarie 1985 (SITC Rev.f.) Reviziunile urmăresc atât actualizarea nomenclatorului de mărfuri, cât și armonizarea SITC cu NCCD și cu Clasificarea Internațională standard a tuturor ramurilor de activitate economică, astfel încât să se realizeze noi progrese pe calea unificării diferitelor clasificări economice internaționale. Cele zece secțiuni ale SITC sunt (0) alimente; (1) băuturi și tutun (3) combustibili minerali, lubrifianți și materiale înrudite (4) uleiuri și grăsimi animale și vegetale (5) produse chimice (6) produse manufacturate (7) utilaje și echipamente de transport (8) diverse articole manufacturate (9) mărfuri diverse, nespecificate.

NORMĂ DE AMBALARE, MARCARE ȘI ETICHETARE, reglementare, instruc-

țiune sau uzanță referitoare, după caz, la operațiunile de ambalare, marcare și/sau etichetare a mărfurilor destinate spre a fi comercializate pe piața internă și/sau externă. Norma este elaborată de diverse organisme naționale guvernamentale ori departamentale precum și de asociații de producători, comercianți sau consumatori și cuprinde prevederi referitoare la modalitățile de execuție a operațiunilor menționate, în funcție de natura mărfii, modul de transport utilizat, cerințe ale unor standarde tehnico-calitative sau de sănătate publică etc. De cele mai multe ori de respectarea întocmai a N.A.M.E. depinde posibilitatea exclusivă de introducere în circuitul comercial a mărfurilor care fac obiectul desfacerii. a) Norma de ambalare prescrie modalitățile de efectuare a prezentării exterioare a mărfurilor pentru menționarea calității și cantității acestora, precum și pentru conferirea unui aspect corespunzător în vederea comercializării; indică materialele utilizabile pentru confecționarea ambalajelor, modul de grupare eventuală a produselor dintr-un singur ambalaj (container) felul și locurile în care se aplică pe ambalaje diversele marcaje etc. b) Norma de marcare se referă la conținutul și modul de aplicare a marcajului pe mărfuri sau pe ambalajele acestor, astfel încât să se asigure urmărirea mișcării mărfurilor, identificarea acestora (inclusiv a originii lor), respectarea eventualelor condiții speciale de transport, manipulare și depozitare etc. c) Norma de etichetare indică conținutul, formele și modalitățile de aplicare a etichetelor pe diversele mărfuri care fac obiectul comercializării. În comerțul internațional,

N.A.M.E. au un rol esențial, de respectarea lor depinzând în mare măsură posibilitățile de pătrundere și menținere pe piețele externe. Când prin cerințele prescise produsele din import sunt discriminate în raport cu cele similare locale, **N.A.M.E.** pot avea efecte restrictive asupra schimburilor comerciale internaționale, transformându-se în adevărate obstacole netarifare la import.

NORMĂ DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE, cantitatea de marfă ce trebuie încărcată-descărcată în/de pe navă într-o anumită unitate de timp, de regulă oră sau zi, conform Charter Party sau potrivit uzului portului de încărcare. În raport cu **N.I.D.** și cantitatea de marfă efectiv încărcată-descărcată se poate determina timpul de stalii al navei.

NORME DE SECURITATE, reglementări legale cu privire la siguranța tehnică a mijloacelor de producție care intră în circuitul economic intern și internațional. **N.S.** sunt motivate de necesitățile protecției muncii, pazei contra incendiilor, conservării mediului etc. În multe țări, la importul de mașini utilaje și alte bunuri de echipament să ceară o avizare specială cu privire la siguranța tehnică. Utilizate ca instrument de politică comercială, **N.S.** intră în categoria măsurilor netarifare. **N.S.** se întâlnesc în legislația comercială a diferitelor state și în dreptul maritim și fluvial internațional cu privire la navigația civilă.

NOPA, New Oil Pollution Act, Noua Lege a poluării cu petrol.

N.O.R., notice of readiness, notificare de „navă gata de operare“.

N.R.T., net register tonnage, tonaj registru net.

NOTĂ DE CONSEMNARE, vezi „Air Waybill“ - Scrisoare de trăsură.

NUMĂRUL ZBORULUI, indicatorul alfanumeric al unui zbor, prefixat de un indicator din 2 litere sau 3 caractere.

NORME DE REZISTENȚĂ A PERETELUI ȘI DUBLULUI FUND DE LA VRACHIERE, înseamnă Normele de calcul al dimensiunilor peretelui transversal etanș, gofrat vertical, dintre cele două magazii de marfă situate cel mai în prova și norme de calcul al cantității admisibile de marfă din magazia situată cel mai în prova, adoptate la 27 noiembrie 1997 prin Rezoluția 4 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum pot fi amendate de către Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să intre în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile art. VIII din prezenta convenție, cu privire la procedurile de amendare aplicabile anexei, exclusiv cap. I.

NORME PRIVIND TRANSPORTURILE SAU PRESCURTAT "NORME UNIFORME" (NUT) – regulamentul de transport pe căile ferate din România, emise de Ministerul Transporturilor, aplicabile căii ferate, respectiv transportatorilor feroviarilor autorizați și clientelei.

NUMĂR CAS, reprezintă numărul din Registrul Chemical Abstract Service, corespunzător fiecărei substanțe chimice identificabile prin denumirea și formula chimică structurală.

O

O.W.L., over waterline, deasupra liniei de plutire.

OBIECTIVE NUCLEARE, uzine pentru fabricarea combustibilului nuclear, reactori nucleari, inclusiv ansamblurile critice și subcritice, reactori de cercetare, centrale nucleare-electrice, instalații de stocare a combustibilului iradiat, unități de îmbogățire sau instalații de retratare.

OBLIGAȚII FISCALE, datorii bănești ale persoanelor fizice și juridice față de bugetul statului sub formă de impozit pe venit, impozit pe dividend, taxe de consumație, impozit pe salarii etc.

OBLIGAȚIILE CUMPĂRĂTORULUI (în contractul de vânzare comercială internațională), îndatoriri asumate de cumpărător față de vânzător prin contractul de vânzare comercială internațională. În virtutea urîui asemenea contract, cumpărătorului îi revin două obligații principale, și anume: plata prețului și luarea în primire a mărfii. 1) *Plata prețului*: această obligație subsumează mai multe alte îndatoriri, precum: obligația de a lua măsurile necesare și

aceea de a îndeplini formalitățile prevăzute în contract și în lege pentru ca plata prețului să se facă în condiții corespunzătoare. Prețul se determină contractual, direct sau implicit, ori prin referire sau printr-o dispoziție care să permită individualizarea lui. Atunci când vânzarea a fost valabil perfectată fără ca prin contract să fi fost fixat (expres sau implicit sau printr-o dispoziție care să permită determinarea lui) prețul mărfurilor se prezumă, cu excepția cazurilor în care există o indicație contrară, că părțile au subînțeles să ia în considerare prețul obișnuit practicat, la momentul încheierii contractului, în ramura comercială respectivă, pentru aceleași mărfuri vândute, în împrejurări comparabile. În cazul în care fixarea prețului se face ținându-se seama de greutatea mărfii, în eventualitatea unei îndoieli se ia în considerare greutatea netă. Ori de câte ori contractul nu conține precizări referitoare la locul unde urmează să se facă plata prețului, se prezumă că părțile au subînțeles ca prețul să se plătească la locul stabili-

mentului vânzătorului, iar atunci când plata trebuie să se efectueze contra livrării documentelor ori contra livrării mărfurilor, locul plății să fie considerat însuși locul livrărilor respective. În ipoteza că, după încheierea contractului, vânzătorul își schimbă stabilimentul, orice mărire a cheltuielilor accesorii plății cade în sarcina lui. De regulă, data plății se fixează contractual; în absența unei asemenea stipulații vânzătorul să primească prețul la momentul când, conform contractului (și convenției internaționale), el pune la dispoziția cumpărătorului fie mărfurile, fie documentele lor reprezentative. Atunci când marfa obiect este supusă transportului pentru a fi predată cumpărătorului, vânzătorul poate efectua expediția condiționat de împrejurarea ca atât marfa, cât și documentele ei reprezentative să fie remise cumpărătorului numai contra plății prețului. Acesta din urmă nu poate fi obligat – în absența unei stipulații contractuale contrare – să facă plata prețului înainte de a i se fi creat posibilitatea să examineze mărfurile. În toate cazurile, plata devine scadentă la data prevăzută în contract sau în lege pentru efectuarea ei, vânzătorul nefiind ținut să îndeplinească vreo anume formalitate legată de împlinirea scadenței.

2) *Luarea în primire a mărfii*: se concretizează în îndeplinirea oricărui act ce poate fi cerut în mod rezonabil cumpărătorului, de natură a permite vânzătorului efectuarea livrării. În cazul neîndeplinirii de către cumpărător a obligațiilor sale, vânzătorul poate recurge împotriva lui la următoarele

mijloace de constrângere: a) Să seară executarea contractului, care presupune: plata prețului, luarea în primire a mărfii, precum și îndeplinirea celorlalte obligații ale cumpărătorului. Exercițarea dreptului de a cere executarea contractului este condiționată de împrejurarea că vânzătorul să nu se fi prevalat de mijloace incompatibile cu obligațiile cumpărătorului; b) Să declare contractul rezolvat: el poate face declarația de rezoluțiune în următoarele cazuri: când neexecutarea de către cumpărător a uneia din obligațiile sale îmbracă forma de încălcare esențială a contractului; dacă cumpărătorul nu plătește prețul sau nu ia în primire marfa în termenul suplimentar acordat de vânzător sau declară că nu-și va îndeplini aceste obligații în termenul respectiv. Prin efectul plății prețului, vânzător decade din dreptul de a declara rezolvat contractul, în următoarele ipoteze: în cazul unei executări tardive de către cumpărător, mai înainte de a fi știut că a avut loc executarea; în cazul oricărei încălcări a contractului (alta decât executarea tardivă), într-un termen rezonabil calculat din momentul în care vânzătorul a avut cunoștință ori ar fi trebuit să aibă cunoștință despre încălcarea respectivă; după expirarea oricărui termen suplimentar acordat de vânzător sau după declararea de către cumpărător că nu-și va executa obligațiile în termenul suplimentar acordat. Vânzătorului i se recunoaște și facultatea de a recurge la măsuri intermediare menite să creeze condiții favorabile pentru executarea voluntară

de către cumpărător a obligațiilor sale. Asemenea măsuri sunt: acordarea unui termen suplimentar cumpărătorului, de durată rezonabilă, pentru executarea obligațiilor contractuale ce-i revin; efectuarea specificației privind forma, măsura ori ale caracteristici ale mărfii, potrivit cu nevoile cumpărătorului, de care ale are cunoștință atunci când prin contract s-a prevăzut în sarcina cumpărătorului obligația de a efectua o atare specificație, iar acesta din urmă nu-și îndeplinește obligația respectivă la data convenită ori într-un termen rezonabil, socotit de la primirea unei cereri a vânzătorului; în cazul efectuării specificației de către vânzător, acesta trebuie să aducă ai cunoștința cumpărătorului modalitățile pe care le-a utilizat și totodată să-i acorde un termen rezonabil în vederea unei specificații diferite, specificația efectuată de vânzător rămânând definitivă numai cu condiția ca după primirea comunicării cumpărătorul să nu utilizeze, în termenul arătat, posibilitatea acordată.

OBLIGAȚIILE VÂNZĂTORULUI (în contractul de vânzare comercială internațională), îndatoriri ce revin vânzătorului în temeiul contractului de vânzare comercială internațională. Asemenea îndatoriri mai importante sunt: a) *Pre-darea mărfii*: se concretizează în remiterea materială a mărfii, adică punerea acesteia la dispoziția cumpărătorului la locul unde vânzătorul avea stabilimentul său la momentul încheierii contractului. Atunci când prin contract se stipulează ca marfa să fie transportată la o anumită destinație, pre-

darea ei se face către primul transportator spre a o transmite cumpărătorului. Dacă obiectul contractului este un lucru cert sau un lucru de gen, ce trebuie prevalat dintr-o masă determinată existentă sau care trebuie să fie fabricată (sau produsă), iar la momentul perfectării contractului părțile erau în cunoștință de cauză că mărfurile se află ori urmează să fie fabricate (sau produse) într-un anumit loc, predarea se face prin remiterea bunului (sau bunurilor) respective către cumpărător. În cazul în care identificarea mărfurilor nu este suficient de clară (nefiind aplicat un semn distinctiv pe ele, sau documentele de transport neconținând precizări îndestulătoare într-un atare sens și nefiind utilizat pentru aceasta vreun alt mijloc de identificare), vânzătorului îi revine îndatorirea de a-i trimite cumpărătorului un aviz de expediere în cuprinsul căruia să specifice mărfurile. O altă ipoteză practic posibilă cu referire la îndeplinirea obligației de predare este aceea în care vânzătorul are îndatorirea să ia măsuri pentru transportul mărfurilor la destinația stabilită prin contract; în îndeplinirea acestor îndatoriri el trebuie să încheie contractele necesare în vederea efectuării transportului până la locul stabilit, cu mijloacele de transport adecvate specificului mărfii și împrejurărilor concrete, respectând condițiile uzuale pentru un atare transport. Vânzătorul trebuie să-i furnizeze cumpărătorului, la cerere, toate informațiile pe care le posedă și care-i sunt necesare acestuia în vederea încheierii unei asigurări de

transport; o atare îndatorire subzistă numai în cazurile în care vânzătorului nu-i revine obligația de a încheia le însuși o asemenea asigurare. Data predării se determină de către părți, prin contract. În cazul în care stabilirea datei se face numai în termeni generali, prin fixarea unei anumite perioade de timp, vânzătorul are libertatea să predea marfa la orice moment pe parcursul acelei perioade, cu excepția ipotezei în care din împrejurări rezultă că în intervalul respectiv cumpărătorul are dreptul să aleagă el însuși o anumită dată. Ori de câte ori îndeplinirea obligației de predare este dependentă de o faptă a cumpărătorului (de exemplu, predarea unor documente pentru o fabrică, o mașină, un vapor), termenul pentru executarea predării începe să curgă abia din momentul când cumpărătorul a săvârșit acea faptă. Dacă predarea bunului este subordonată plății unui acot (care uneori poate fi necesar chiar pentru realizarea obiectului contractului), plata acotului respectiv marchează începutul curgerii termenului de predare. Atunci când sunt necesare permise sau licențe de import sau de export, termenul pentru îndeplinirea obligației de predare începe să curgă doar din momentul obținerii cuvenitelor autorizări. Vânzătorul are dreptul să modifice din proprie inițiativă termenul de livrare ori de câte ori executarea prestației ce-i incumbă este dependentă de prestații prealabile ce cad în sarcina cumpărătorului și care n-au fost însă îndeplinite în termenul contractual de către acesta din urmă; exercitarea

unui atare drept poate fi făcută însă numai cu condiția ca neîndeplinirea prestațiilor respective de către cumpărător să provoace vânzătorului dificultăți substanțiale în legătură cu producția, precum și cu condiția ca vânzătorul să-l fi încunostiintat pe cumpărător în timp util asupra hotărârii sale privind modificarea termenului de livrare. Concomitent cu modificarea termenului de livrare, într-o atare ipoteză vânzătorul este îndreptățit să pretindă de la cumpărător despăgubiri pentru pagubele încercate ca urmare a declarării termenului de livrare. b) *Pre-darea documentelor*: în cazul în care prin contract se stipulează în sarcina vânzătorului obligația de remite cumpărătorului documentele referitoare la mărfuri, acesta trebuie să îndeplinească obligația respectivă, la momentul, locul și în forma prevăzută de contract. Dacă remiterea de documente se face anticipat, vânzătorul are dreptul să repare orice deficiență de conformitate a acestora până la data la care, potrivit contractului, trebuia să se facă remiterea; exercitarea dreptului respectiv este însă condiționată de împrejurarea ca pe această cale să nu se cauzeze cumpărătorului cheltuieli nerezonabile sau alte inconveniente. De regulă, prin contract se stabilește felul documentului pe care vânzătorul este obligat să-l predea cumpărătorului; în lipsa unei stipulații care să prevadă felul documentației, modalitatea și termenul de predare a acesteia, vânzătorul trebuie să pună la dispoziția cumpărătorului documentația tehnică în

armonie cu practica existentă în sectorul industrial vizat din țara vânzătorului și într-un termen de natură să asigure folosirea normală a mașinilor sau utilajelor, punerea în funcțiune, întreținerea și reparațiile curente. c) *Conformitatea mărfii*: marfa predată de vânzător trebuie să fie în cantitatea, de calitate și tipul prevăzute în contract. Convenția Națiunilor Unite de la Viena din anul 1980 prevede că în lipsă de dispoziție contrară mărfurile sunt considerate conforme contractului în următoarele cazuri: sunt proprii folosinței cărora servesc în mod obișnuit mărfuri de același tip; sunt proprii oricărei folosințe care a fost adusă expres sau tacit la cunoștința vânzătorului, la momentul încheierii contractului; posedă calitățile unei mărfi pe care vânzătorul a prezentat-o cumpărătorului ca mostră sau model; sunt ambalate în conformitate cu modelul obișnuit, pentru mărfuri de același tip, într-un mod propriu de a le conserva și a le apăra. Vânzătorul răspunde pentru defectele de conformitate existente la momentul transmiterii riscurilor către cumpărător, chiar pentru defectele ce apar ulterior; el nu este însă ținut responsabil pentru defectele pe care cumpărătorul le cunoștea sau putea să le cunoască în momentul încheierii contractului. Cumpărătorul are îndatorirea să examineze mărfurile într-un termen cât mai scurt, în raport cu împrejurările; când în contract se stipulează transportarea mărfurilor, examinarea lor poate fi amânată până cele vor ajunge la destinație. Cumpărătorul trebuie să denun-

țe vânzătorului defectele de conformitate într-un termen rezonabil, calculat din momentul constatării lor, ori din acela în care ar fi trebuit să le constate, termen ce nu poate fi mai lung de doi ani de la data când mărfurile i-au fost efectiv predate, cu excepția cazurilor când un asemenea interval de timp ar fi incompatibil cu durata unei garanții; el este decăzut din dreptul de a se prevala de defectele de neconformitate pe care nu le-a denunțat vânzătorului în condițiile arătate. d) *Transmiterea dreptului de proprietate și a riscurilor* operează în condițiile prevăzute de contract; momentul în care ea are loc diferă în funcție de împrejurarea că transportarea sa de la vânzător la cumpărător se face pe calea ferată, pe apă sau pe calea aerului.

OBSERVATOR, persoana desemnată (trimisă) de: a) Organizația Națiunilor Unite, o instituție specializată a Națiunilor Unite, Agenția Internațională a Energiei Atomice, o organizație regională de telecomunicații sau o organizație interguvernamentală care exploatează sisteme cu sateliți, pentru a participa cu titlu consultativ la Conferința plenipotențiarilor, la o conferință sau la o reuniune a unui sector; b) o organizație internațională, pentru a participa cu titlu consultativ la o conferință sau la o reuniune a unui sector; c) guvernul unei țări, pentru a participa, fără drept de vot la o conferință regională.

OBSTACOLE NETARIFARE, sintagmă ce desemnează în mod generic ansamblul de reglementări și de măsuri de

politici comerciale care împiedică, limitează sau alterează desfășurarea normală a fluxului internațional de bunuri și servicii cu finalitatea de a proteja piața internă de concurența străină și de a realiza echilibrarea balanței de plăți. **O.N.** pot fi utilizate și în scopul realizării unor discriminări de natură comercială. Organizația G.A.T.T. a clasificat **O.N.** în cinci grupe distincte, și anume: limitarea cantitativă directă a importurilor; limitarea indirectă a importurilor prin mecanismul prețurilor; formalitățile vamale și administrative la import; participarea statului la activitățile comerciale; standardele aplicate produselor importate și celor indigene (obstacole tehnice).

OBSTACOLE TARIFARE, sintagmă ce desemnează în mod generic setul de reglementări legale adoptate de diverse state prin care se stabilește regimul juridic al intrării în țară sau cel al ieșirii din țară a mărfurilor. Asemenea obstacole comportă: controlul mărfurilor respective cu ocazia trecerii frontierei vamale a țării în cauză; îndeplinirea formalităților vamale; impunerea vamală (adică plata taxelor vamale, Precum și stabilirea acestora la un nivel stimulat pentru exporturi și nestimulativ pentru importuri). Taxa vamală constituie principalul **O.T.** Atunci când nivelul taxei vamale este mai ridicat, această taxă îndeplinește un rol protecționist eficient. Taxele vamale ridicate determină creștere corespunzătoare a prețurilor importate și implicit le face mai puțin competitive, sub acest aspect, comparativ cu mărfurile indigene.

OBSTACOLE TEHNICE, sintagmă ce desemnează în mod generic complexul de norme și standarde tehnice privind poluarea, aspectele fitosanitare, cele de securitate a utilizării mărfurilor și etichetare a mărfii, norme ce admit la import numai produsele ce corespund specificațiilor astfel consacrate. Elaborarea **O.T.** se face de către state sau de către asociațiile de producători opri de consumatori. Deși, în principiu, **O.T.** sunt publicate de organismele emitente și nu au caracter discriminatoriu, totuși ele pot constitui serioase bariere în calea importurilor, datorită diversității și caracterului neunitar al aplicării lor în diferite țări. De asemenea, desfășurarea normală a operațiunilor de import poate fi serios perturbată prin dificultățile create de punerea în aplicare a numeroaselor procedee de omologare instituite pentru mărfurile de import, precum și de existența unei mari diversități a standardelor pe plan internațional, ca și de cheltuielile suplimentare pe care le reclamă conformarea la noemele de ambalare, marcare și etichetare. Pe plan internațional nu s-a realizat încă o uniformizare a **O.T.**, iar această împrejurare a determinat pe exportatori să adopte specificații anexe la contract în raport cu care să se poată determina conformitatea produselor livrate la export, cu noemele acceptate de țările importatoare.

OFF-SHORE 1. Termen ce desemnează în mod generic noile centre financiare (precum Singapore, Bahamas, Hong Kong) spre a le deosebi de centrele financiare tradiționale (între

care New York, Londra, Paris, Tokio). În ultima vreme centrele financiare **O.S.** înregistrează o dezvoltare deosebită. Împrejurarea se explică prin facilitățile fiscale oferite companiilor comerciale în teritoriile sau țările respective. **2.** Instituțiile cu referire la care nu primesc incidentă anumite legi aplicabile pe teritoriul țării de reședință. **3.** Termen ce în transportul maritim primește semnificația "localizat sau operând la distanță de țarm, în larg". **4.** Denumire generică dată unui segment al industriei petroliere, care cuprinde prospectarea, forarea și exploatarea zăcămintelor situate în largul mării.

OFICIUL CENTRAL AL TRANSPORTURILOR INTERNAȚIONALE PE CĂILE FERATE (OCTI), parte din structura organizatorică a Organizației Inter-guvernamentale pentru transporturile feroviare internaționale (OTIF - v.) înființată la Berna în mai 1980. OCTI îndeplinește funcția de secretariat al OTIF și în această calitate soluționează problemele care îi sunt încredințate de adunarea generală și comitetul administrativ, convoacă comisiile de lucru pe probleme, înaintează statelor membre documentele necesare sesiunilor, diverselor organe, ține la zi și publică listele liniilor de cale ferată supuse Convenției privind Transporturile Feroviare Internaționale (COTIF) reprezintă organizația pe lângă alte organizații internaționale din domeniul transporturilor, elaborează proiectul anual de buget al organizației pe care-l supune spre aprobare comitetului administrativ, administrează finanțele organizației în cadrul

bugetului aprobat, încearcă să rezolve diferende care pot apărea din interpretarea sau aplicarea prevederilor COTIF ș.a.

OMOGENITATE, a se vedea soi.

OMOLOGARE PENTRU CIRCULAȚIE, autorizare de admitere în circulația pe drumurile publice, în condiții reglementate, a vehiculelor rutiere.

OMOLOGARE, activitate de comercializare sau de utilizare într-un scop precizat sau în condiții stabilite a unui produs, proces sau serviciu.

ON-LINE, în cadrul unei linii aeriene sau a unui sistem sau conectat într-un sistem de computere.

OPERARE A AERONAVEI, folosirea aeronavei pentru scopuri de navigație aeriană care include navigarea aeronavei. Orice persoană fizică sau juridică care efectuează operațiuni cu aeronave, cu sau fără dreptul legal de comandă asupra aeronavei, se consideră angajată în operarea aeronavei în înțelesul codului aerian.

OPERAȚII ÎN LOHN, operații speciale în afacerile internaționale având ca obiect principal transferul de manoperă încorporată în produse finite de la exportator la importator în schimbul unui preț pe care acesta din urmă se obligă să-l plătească celui dintâi. Apariția și practicarea unor asemenea operațiuni în comerțul exterior sunt de dată relativ recentă: țara cu capacități de producție disponibile și cu forță calificată de muncă a devenit exportatoare de manoperă, către o altă țară

(piață), deficitară sub aspectul capacităților de producție și pentru care prelucrarea propriilor materii prime ar fi mult mai costisitoare. O.I. sunt, prin natura lor, operații de prelucrare; ele implică transferul de manoperă încorporată în produse finite contra unui preț. Transferul de manoperă constituie elementul definitoriu cel mai semnificativ al acestor operații, O.I. sunt susceptibile de clasificare pe baza a două criterii deosebite: a) din punct de vedere economic aceste operațiuni pot fi: operațiuni de prelucrare activă, care se realizează atunci când se importă mărfuri din străinătate sub formă de materii prime și se exportă, în țara de origine sau în alte țări, mărfurile prelucrate; operații de prelucrare pasivă, ce există atunci când se trimit în străinătate mărfuri sub formă de materii prime care, după prelucrare, se importă în țară; b) din punct de vedere juridic se disting operații de prelucrare pe cont propriu, în cazul cărora o întreprindere importatoare cumpără pe contul ei o marfă, iar după prelucrare o vinde în străinătate (atare operațiuni comportă transmiterea dreptului de proprietate asupra mărfii supusă prelucrării); operații de prelucrare neimplicând transmiterea dreptului de proprietate asupra mărfii vizate, caz în care întreprinderea ce prelucrează marfa primește acea marfă nu cu titlu de proprietate, ci numai în vederea prelucrării.

OPERAȚIUNI CU ARME ȘI MUNIȚII, se înțelege: producerea, prelucrarea, experimentarea, vânzarea, cumpărarea, comerțul, închirierea, importul,

exportul, transportul, depozitarea sau repararea armelor de tir, de vânatoare, de împrăștiere a gazelor nocive, iritante sau de neutralizare ori de recuzită, a munițiilor pentru acestea și a armelor de panoplie. Persoanele juridice care efectuează O.A.M., altele decât cele militare, sunt obligate să obțină autorizație de la organele competente ale Ministerului de Interne. Autorizația se eliberează persoanelor juridice care dețin spații corespunzătoare efectuării de O.A.M., asigurate cu amenajări tehnice de protecție și sisteme de alarmare. Spațiile destinate depozitării munițiilor, capselor sau pulberii pentru muniție trebuie să corespundă și normelor de protecție a muncii. În autorizație se menționează expres ce O.A.M., urmează să efectueze persoana juridică. Persoanele autorizate să repare arme pot să confecționeze și cartușe pentru arme de vânatoare cu alice. Societățile comerciale, în al căror obiect de activitate intră efectuarea de O.A.M., pot fi autorizate de instanțele de judecată să funcționeze, dacă au obținut avizul favorabil al organelor competente ale Ministerului de Interne, în a căror rază teritorială își au sediul. Persoanele juridice autorizate să efectueze O.A.M., pot vinde altor persoane fizice sau juridice arme, numai dacă acestea prezintă comunicări din partea organelor de poliție că sunt autorizate să dețină ori să folosească asemenea arme.

OPERATOR AERIAN AUTORIZAT, persoana juridică angajată în operarea

aeronavelor, deținătoare a unui certificat de operator aerian.

OPERATOR AERIAN, o persoană, organizație sau întreprindere angajată în operarea unei aeronave, care deține un certificat / autorizație corespunzătoare eliberate de către autoritatea aeronautică.

OPERATOR DE TRANSPORT RUTIER, orice persoană fizică sau juridică română sau străină, ce deține în proprietate sau are închiriate vehicule rutiere și care efectuează transporturi rutiere și/sau internaționale, direct sau prin intermediar, ori prin asociere cu alte persoane fizice sau juridice.

OPERATOR DE TRANSPORT, orice persoană fizică sau juridică, română sau străină, care deține în proprietate sau are închiriate vehicule rutiere și care efectuează transporturi rutiere interne și/sau internaționale, direct sau prin intermediar, ori prin asociere cu alte persoane fizice sau juridice: – *operator de transport român* – orice operator, astfel cum a fost definit mai sus, cu sediul, domiciliul sau sediul în România, iar cetățenii străini să aibă și drept de muncă în România; – *operator de transport străin* – orice operator de transport, așa cum a fost definit mai sus, care are domiciliul în străinătate și care este autorizat să efectueze transporturi rutiere internaționale.

OPERATOR PENTRU ACTIVITĂȚI CONEXE TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI ȘI/SAU DE PERSOANE, agent economic care desfășoară activități conexe pentru trans-

porturi rutiere (deservire călători, colectare și expediere a mărfurilor, mesagerie, intermediere etc.).

OPERATOR, în ceea ce privește o instalație nucleară, înseamnă persoana desemnată sau recunoscută de statul pe teritoriul căruia se află instalația ca operator al acesteia.

OPTIONAL, un element marcat cu O poate fi omis dacă nu este cerut de regulamentele transportatorului sau ale guvernelor. Omișiunea acestui element nu afectează celelalte elemente fiind independent de acestea.

ORA SOSIRII, ora la care o navă se oprește la ancoră sau la chei într-un port.

ORDIN DE IMBARCO (RECIPISA PRIMULUI OFIȚER: MATE'S RECEIPT), document întocmit de regulă de încărcător pentru asigurarea controlului asupra fiecărei partizi de marfă predată navei în care se menționează: denumirea navei, datele cu privire la marfă (denumire, cantitate, volum, număr de colete, felul ambalajului), portul de încărcare, portul de descărcare, expeditorul mărfii și destinatarul acesteia, data și locul întocmirii documentului și semnătura primului ofițer. Principala funcție a acestui document este de a face dovada preluării mărfii în custodia navei. Uneori O.I. poate face dovada în favoarea încărcătorului că mărfurile au fost predate navei spre încărcare (în magazia armatorului) în baza O.I. încărcătorul primește conosamentul.

ORGAN DE REGLEMENTARE ÎN DOMENIUL NUCLEAR, reprezintă unul

sau mai multe organe investite de stat cu putere juridică de a reglementa orice aspect al gospodăririi în siguranță a combustibilului uzat sau a deșeurilor radioactive, inclusiv a elibera autorizații.

ORGANISM ȘTIINȚIFIC SAU INDUSTRIAL ÎN TELECOMUNICAȚII, orice organism, altul decât o instituție sau o agenție guvernamentală, care se ocupă de studierea problemelor de telecomunicații, de concepția și de fabricarea de echipamente destinate serviciilor de telecomunicații.

ORGANIZAȚIA AVIAȚIEI CIVILE INTERNAȚIONALE (OACI - Organisation de l'aviation civile internationale), instituție specializată din sistemul Națiunilor Unite, cu sediul la Montreal, creată la 7 decembrie 1944, își începe activitatea la 4 aprilie 1947, odată cu intrarea în vigoare a convenției asupra aviației civile internaționale (statutul OACI) elaborată și adoptată de Conferința internațională a aviației civile convocată în 1944 la Chicago. Obiectivele esențiale ale OACI sunt promovarea unei dezvoltări armonioase și creșterea siguranței aviației civile internaționale; încurajarea dezvoltării căilor aeriene, a aeroporturilor și facilităților de navigație aeriană, asigurarea unor condiții adecvate, inclusiv de ordin economic, pentru călători; elaborarea de norme și recomandări privind practicile și încurajarea de măsuri privind simplificarea formalităților de călătorie pentru cursele de pasageri și mărfuri; sprijinirea țărilor în curs de dezvoltare în crearea sau îmbunătățirea sistemelor

de transport aerian, inclusiv pregătirea de cadre în acest domeniu. Structura organizatorică: Adunarea (compusă din delegați ai tuturor țărilor membre), constituind organul suprem care se reunește din 3 în 3 ani); Secretariatul, condus de un secretar general. Numărul membrilor OACI se ridică la 139. România este membră a OACI din 1965.

ORGANIZAȚIA INTERNAȚIONALĂ A MUNCII (OIM - Organisation internationale du travail), instituție internațională cu sediul la Geneva, creată la 11 aprilie 1919) ca urmare a adoptării de către Conferința de pace de la Paris a Convenției internaționale a muncii, inclusă în tratatul de la Versailles. Pe baza unui acord încheiat cu ONU, O.I.M. devine în 1946 prima instituție specializată din sistemul Națiunilor Unite. Potrivit Convenției amintite, principalele obiective ale O.I.M. sunt: promovarea dreptății sociale pentru oamenii muncii de pretutindeni, îmbunătățirea condițiilor de muncă și viață ale acestora, realizarea bunăstării sociale. Pentru înfăptuirea acestor obiective, O.I.M. elaborează propuneri de politici, programe internaționale vizând îmbunătățirea condițiilor de muncă, asigurarea ocupării integrale a forței de muncă și recomandări privind noemele și standardele internaționale de muncă care să servească statelor membre în adoptarea propriilor orientări și politici în acest domeniu, participă la realizarea de programe de cooperare tehnică internațională, de formare profesională, inițiază negocieri și adoptă convenții

internaționale în domeniul forței de muncă etc. Printre programele inițiate de O.I.M. se numără cele privind formarea de specialiști pentru industrie, în domeniul agriculturii, aplicarea metodelor moderne de conducere a activității economice, dezvoltarea sistemului de asigurări sociale, planificarea utilizării forței de muncă ș.a. de care au beneficiat o serie de țări în curs de dezvoltare. Activitatea O.I.M. se bazează pe principiul reprezentării tripartite (angajați-guvern-patronat) după formula 1-2-1. Structura organizatorică; Conferința generală (denumită Conferința internațională a muncii) care se reunește anual și dezbate probleme sociale și de muncă, stabilește obiectivele și orientările generale ale activității O.I.M., adoptă la fiecare doi ani programe de lucru la bugetele organizației; Consiliul de administrație, alcătuit din 48 membri (12 reprezentanți ai muncitorilor, 24 reprezentanți guvernamentali și 12 ai celor care angajează forță de muncă), se reunește de regulă de trei ori pe an, îndeplinind funcția de organ executiv și de conducere a activității O.I.M. între conferințe; Biroul Internațional al Muncii este organul tehnic-administrativ cu funcții de secretariat. În cadrul O.I.M. funcționează și două institute autonome: Institutul internațional pentru studii sociale, cu sediul la Geneva (specializat în învățământul superior și în cercetarea în domeniul politicilor sociale și ale folosirii forței de muncă) și Centrul internațional pentru perfecționarea tehnico-profesională cu sediul la Torino (specializat în orga-

nizarea de cursuri de perfecționare pentru directori de centre și școli de formare profesională, responsabili cu pregătirea tehnică, responsabili sindicali, instructori și tehnicieni în formarea profesională etc.) O.I.M. convoacă conferințe tehnice regionale și asigură activitatea unor comitete și comisii (bugetară și administrativă pentru contribuții, libertăți sindicale, industriale etc.) România este membră fondatoare a O.I.M. fiind inițiatoarea mai multor rezoluții cum ar fi cele privind comerțul internațional și utilizarea forței de muncă, valorificarea resurselor umane.

ORGANIZAȚIA INTERNGUVERNAMENTALĂ PENTRU TRANSPORTURILE INTERNAȚIONALE FEROVIARE (OTIF-Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires), instituție internațională interguvernamentală, cu sediul la Berna, înființată în 1980 ca urmare a încheierii convenției cu privire la transporturile internaționale feroviare (COTIF - v.) O.T.I.F. urmărește ca obiectiv fundamental stabilirea unui regim uniform de drept, aplicabil transportului de călători, bagaje și mărfuri în trafic internațional direct între statele membre precum și facilitarea executării și dezvoltării acestui regim. Structura organizatorică: Adunarea generală; Comitetul administrativ; Comisia de revizuire; Comisia de experți pentru transportul mărfurilor particulare; Oficiul central al transporturilor feroviare internaționale (OCTI-v.) Adunarea generală se compune din reprezentanții statelor membre. Ea determină componența

comitetului administrativ, emite directivele privind activitatea Comitetului administrativ și a Oficiului central, fixează pe o perioadă de 5 ani nivelul maxim pe care îl pot atinge cheltuielile anuale ale organizației sau emite directive privind limitarea acestor cheltuieli, hotărăște asupra propunerilor care tind să modifice COTIF asupra cererilor de aderare care îi sunt supuse aprobării etc. Comitetul administrativ compus din reprezentanți a 11 state membre stabilește personalul Oficiului central și controlează activitatea acestuia, aprobă bugetul anual al organizației, raportul de gestiune și conturile anuale, comunică statelor membre raportul de gestiune precum și hotărârile și recomandările sale etc. Comisia de revizuire și comisia de experți pentru transportul mărfurilor periculoase se comun din reprezentanții statelor membre și hotărăsc asupra propunerilor care tind să modifice convenția. Oficiul central convoacă comisiile din Oficiul central al transporturilor internaționale feroviare, își asumă secretariatul organizației și îndeplinește o gamă largă de activități legate de aplicarea prevederilor COTIF.

ORGANIZAȚIA MARITIMĂ INTERNAȚIONALĂ (IMO - International Maritime Organisation), instituție specializată în sistemul Națiunilor Unite, cu sediul la Londra, care a luat naștere prin Convenția adoptată de Conferința maritimă a națiunilor unite de la Geneva (6 martie 1948) intrată în vigoare la 17 martie 1958. O.M.I. care inițial s-a numit Organizația Maritimă Consul-

tativă Interguvernamentală (IMCO) și-a propus să instituie un sistem de colaborare interguvernamentală în domeniile tehnice ale navigației maritime comerciale, să încurajeze adoptarea generală de norme cât mai complete în ceea ce privește securitatea maritimă și eficacitatea navigației, salvarea vieții omenești pe mare, protecția mediului marin și prevenirea poluării acestuia de către nave. O.M.I. se ocupă de problemele juridice ale transporturilor maritime internaționale, urmărește simplificarea traficului maritim internațional și furnizează asistență tehnică țărilor în curs de dezvoltare. Organizația este deschisă tuturor statelor membre ale ONU precum și altor state, potrivit condițiilor de admitere prevăzute de Convenția O.M.I.. Pentru a deveni membru al organizației, un stat poate alege una din următoarele proceduri: semnarea fără rezervă privind aderarea (acceptarea), semnarea sub rezerva aderării, urmată de aderare. România este membră a organizației de la 28 aprilie 1965, când a acceptat Convenția de creare a O.M.I.. Ulterior România a participat la toate sesiunile Adunării, principalul organ deliberativ al organizației, militând pentru promovarea unei largi cooperări internaționale în domeniul transportului maritim internațional.

ORGANIZAȚIA MONDIALĂ A COMERTULUI (OMC), instituție specializată a Organizației Națiunilor Unite înființată prin actul final al Runderi Uruguay, convenit la Marrakech în aprilie 1994, având sediul la Geneva și

urmărind asigurarea pentru statele membre, pe bază de reciprocitate, a condițiilor previzibile de desfășurare a comerțului și de negociere pentru liberalizarea în continuare a schimburilor. A fost concepută pentru a înlocui Acordul General pentru Tarife și Comerț (GATT), în ideea că va deveni în scurt timp după înființare o organizație cu caracter de universalitate atât ca principiu, cât și ca număr de state participante. A preluat obiectivele GATT vizând respectarea în relațiile comerciale a unor reguli și principii convenite în cadru multilateral /și anume reducerea, eliminarea și precizarea taxelor vamale, înlăturarea obstacolelor cantitative, pentru ca pe această cale să contribuie la creșterea veniturilor, utilizarea forței de muncă, sporirea producției în țările membre etc.). În perspectivă, O.M.C. își va extinde aria de activitate prin includerea domeniului serviciilor și acela al protecției proprietății intelectuale în sfera sa de negociere și reglementare. Totodată se urmărește ameliorarea utilizării optime a resurselor mondiale și asigurarea cu prioritate a unei dezvoltări durabile, inclusiv pentru țările în curs de dezvoltare, care să beneficieze de creșterea comerțului mondial. Se prognozează ca restricțiile ecologice să figureze cu prevederi specifice, pentru diferitele niveluri de dezvoltare, în aprecierea politicilor comerciale. Fiind o instituție în sistemul ONU, O.M.C. colaborează cu celelalte instituții specializate din același sistem, precum BIRD, BERD, PNUD. Structura decizională și

de coordonare a O.M.C. este formată din: a) *Conferința ministerială*, care constituie organismul suprem al O.M.C. Este formată din reprezentanții la rang de ministru ai tuturor statelor membre. Se convocă cel puțin o dată la doi ani, având ca principală sarcină apărarea intereselor organizației. De asemenea, adoptă măsuri care se impun pentru realizarea obiectivelor organizației. B) *Consiliul general* are în subordinea sa consiliile speciale ce funcționează în cadrul celor trei mari domenii în care sunt grupate acordurile multilaterale, și anume: Consiliul GATT (Acordul General pentru Tarife și Comerț); Consiliul GATS (Acordul General pentru Comerț cu Servicii); Consiliul TRIPS (Acordul privind Protecția Proprietății Intelectuale). Totodată, pe lângă Consiliul general mai funcționează comitete pentru; administrarea Memorandumului de reglementare a diferendelor, supravegherea Mecanismului de examinare a politicilor comerciale etc.; c) Directorul general; d) Secretariatul O.M.C. a intrat în funcțiune la 1 Ianuarie 1995 și începând cu această dată s-a declanșat un proces de reducere treptată a taxelor vamale, fiind prevăzute în acest sens concili tranșe de reduceri, în prima dintre acestea realizându-se o reducere de 35-38%.

ORGANIZAȚIA ȚĂRILOR EXPORTATOARE DE PETROL (O.P.E.C.), organism internațional interguvernamental, creat în 1960, cu sediul la Viena, în scopul coordonării politicilor petroliere ale statelor membre, ai apărării intereselor lor și al asigurării unor

raporturi echitabile între țările posesoare de zăcăminte petrolifere și marile societăți petroliere. Inițial, din **O.P.E.C.** au făcut parte cinci țări (Irak, Kuweit, Arabia Saudită, Iran și Venezuela), la care ulterior au aderat încă șapte state (Gabon, Indonezia, Libia, Abu Dhabi, Algeria, Nigeria și Ecuador). Ponderea țărilor membre ale **O.P.E.C.** în producția mondială de petrol s-a redus de la 53,5% în anul 1973 la 34% în 1992/1993, dar ele continuă să dețină controlul asupra unei părți însemnate din rezervele mondiale ale acestei resurse de energie. Organul de conducere al **OPEC** este Conferința Ministerială, secondată de Consiliul Guvernamental, Comisia Economică Teritorială și de Secretariat. Din structura organizatorică a **OPEC** fac parte și Fondul pentru dezvoltare internațională (creat în 1976), ale cărui resurse sunt puse la dispoziția țărilor în curs de dezvoltare, neposesoare de petrol. Conferința Ministerială, formată din delegați și experți ai țărilor membre este autoritatea superioară care adoptă hotărâri și răspunde de politica generală a organizației. Ea este formată din câte un reprezentant al fiecărei țări membre. Consiliul Guvernatorilor este organul executiv al **O.P.E.C.**; el urmărește aplicarea în viață a rezoluțiilor și măsurilor stabilite de Conferință și se întrunește de cel puțin două ori pe an. Comisia Economică este organul specializat, care acționează în scopul sprijinirii **O.P.E.C.**, al promovării stabilității prețurilor petrolului pe plan mondial la niveluri echitabile. Secretariatul este

organul economic și administrativ-executiv, care cuprinde o seamă de secțiuni: financiară, economie generală, informație, juridică, tehnică și statistică. În cadrul său funcționează, de asemenea, o secție al cărei obiectiv de activitate este urmărirea evoluției cererii și ofertei de petrol.

ORIGINE A MĂRFII, sintagmă ce, în raporturile de comerț internațional, desemnează țara unde este produsă marfa în întregime sau în care este obținută marfa respectivă prin prelucrarea unor produse importate. În anumite acorduri și aranjamente comerciale internațional se înscriu prevederi exprese cu privire la obligația ce revine importatorului ca produsele pe care importă să fie originare din țara parteneră, în limitele valorice sau în cantitățile convenite. Sancțiunea nerespectării acestei obligații este lipsirea de eficiență juridică a angajamentelor de import asumate. Atunci când, în baza unor angajamente unilaterale sau în virtutea unor angajamente reciproce, unele țări acordă anumite preferințe, atestarea **O.M.** în țara beneficiară de preferințe este strict obligatorie. De regulă, țările care practică reduceri preferențiale ale taxelor vamale de import sau acordă chiar scutiri de asemenea taxe au stabilit criterii (concretizate prin fixarea unor limite minime procentuale de conținut material și/sau de prelucrare națională) pe care trebuie să le îndeplinească mărfurile pentru a li se aplica reglementările preferențiale la import. Atestarea **O.M.** se face prin

certIFICATE de origine care sunt eliberate de instituții naționale abilitate.

OUNCE, unitate de masă americană 1 oz (ounce) este egal cu 28,349523 grame.

OVER NIGHT, denumire generică dată operațiunilor de împrumut de pe o zi pe

alta (peste noapte), respectiv depozitelor plasate de pe o zi pe alta pe piața interbancară.

OVERPANAMAX, Nava la care cel puțin unul din parametri îi depășește pe cei PANAMAX.

Q

QUART (U.M.) Unitate de volum- lentă cu 1,135 l în Anglia și cu 0.9463 l
capacitate anglo-americană, echiva- în SUA.

P

P.S.N.C., Pacific Steam Navigation Company, Compania de navigație în Oceanul Pacific.

P.S.S., Pacific Steamship Company, Compania de transporturi maritime în Oceanul Pacific.

PALET DE LANSARE, aparatură de încărcare (ULD) incluzând încărcătura, care este poziționată peste cel puțin două poziții de palet și nu este asigurată cu mecanismul de blocare al paletului (ULD - sistem de blocare) dar este legată de structura aeronavei prin legături și frânghii.

PALETĂ, element plan confecționat din lemn, mase plastice, metal sau carton folosit pentru încărcarea transportului, descărcarea și stivuirea mecanizată a mărfurilor în depozit. Paletă-ladă. Paletă sub forma unei cutii, ce se folosește în general pentru transportul mărfurilor fragile. Paletă cu două fețe. Paletă la care fața superioară este folosită ca suport de bază, iar cea superioară are rol de protecție în timpul transportului. **P.** platforma, în general din lemn, care permite o manipulare mai ușoară a mărfurilor. Dimensiunile standardizate

sunt: 1000 mm x 1200 mm (ISO) și 800 mm x 1200 mm (CEN).

PALET-ARIPĂ DE EXTINDERE, o parte a echipamentului care poate fi instalată pe lateralele mai scurte ale paletului pentru a-i crește capacitatea de încărcare până la formele standard: LD3, LD5, LD6 etc.

PALETIZARE, procedeu de încărcare și descărcare a mărfurilor presupunând utilizarea unor sisteme mecanizate de manipulare. Constă în așezarea și fixarea mărfurilor ambalate sau aflate în stare naturală, pe o paletă specială (de tipul unei platforme cu una sau două fețe), în scopul realizării unor colete mari, cu dimensiuni bine precizate.

PALLET-AIRCRAFT, o platformă cu suprafață plană, cerută de standarde, pe care bunurile sunt asamblate și securizate cu rețelele/curețele/iglu-uri, și ulterior sunt fixate în avion pentru a realiza o încărcare/descărcare rapidă în avioane compatibile din punct de vedere al transportului și al sistemelor de fixare/legare. Astfel acest palet devine o componentă a sistemului de încărcare și legare în avion.

PANAMAX, nava ai cărei parametri îi permit trecerea prin Canalul Pañama: lungime maximă 295 m, lăţimea maximă 32,25 m, pescaj maxim 13,50 m.

PARADIS FISCAL, sintagmă prin care se desemnează metaforic statele ale căror sisteme legislative nu impozitează veniturile realizate de societăţile comerciale înregistrate pe teritoriile lor (numite companii offshore) sau instituie impozite foarte mici (aproape simbolice) pe asemenea venituri. Ideea de paradis fiscal se regăseşte încă în Roma antică, datând din perioada imperiului, când insula grecească Delos era folosită de cetăţenii romani foarte bogaţi pentru a evita pe cale legală plata de taxe, impozite şi dări prevăzute de legislaţia romană. Totodată, pe anumite teritorii precum Andora, Insulele Bermude, Cayman, Monaco, Sark şi Pitcairn nu au fost percepute în ultimii 2000 de ani nici un fel de impozite pe profit. În timp, la aceasta s-au adăugat alte teritorii, unele numai temporar (de pildă Alger, Casablanca, Danzig), altele cu caracter de permanenţă (precum Luxemburg, Liechtenstein, Bahamas, Insulele canalului Măneicii, Cipru şi, ai recent, Irlanda, iar în cadrul S.U.A., statele Delaware şi Nevada). Aceste ţări şi-au creat o legislaţie de paradis fiscal în scopul atragerii societăţilor transnaţionale ce îşi deschid sedii principale cu referire la care au nevoie de o gamă largă de servicii, împrejurare ce a determinat crearea şi dezvoltarea unei prospere industrii adiacente. Pe de altă parte, pentru constituirea unei companii offshore se cere un minimum de capital

cash, care obligatoriu trebuie să rămână pe teritoriul ţării de la înfiinţarea până la lichidarea companiei respective. Totodată, se percep taxe de înfiinţare care intră în vistieria ţării şi cu cât numărul societăţilor de acest fel este mai mare, cu atât mai mari sunt veniturile realizate de stat dintr-o atare sursă. În fine, P.F. favorizează crearea unei veritabile industrii financiar-bancare, care este o investiţie realizată de concernele bancar-financiare internaţionale, stringent necesară în asemenea ţări. P.F. este creat îndeobşte în ţări mici, ale căror surse de venituri sunt limitate şi insuficiente pentru propria lor dezvoltare şi chiar supravieţuire. El este necesar aici fiind o industrie deosebit de profitabilă pentru stat şi o sursă importantă de aport valutar, de natură să asigure prosperitatea economică a ţării respective. V. şi **companie offshore**.

PARTEA DE RUPERE, acest termen raportat la montarea legăturilor reprezentă greutatea maximă pe care o poate susţine o piesă a echipamentului (frânghie sau punct de plecare) fără să : piardă în putere din cauza deformărilor datorate greutateilor repetate montate în condiţii normale de zbor; existe riscul de rupere la 1 G.

PARTICIPAŢII DIRECTE, desemnează participaţiile deţinute de către un investitor al unui stat contractant la un acord internaţional într-o societate sau activitate economică situată pe teritoriul celui alt stat contractant.

PARTICIPAŢII INDIRECTE, desemnează participaţiile deţinute de către o

societate avându-și sediul social pe teritoriul unui stat contractant la un acord internațional, într-o altă societate sau activitate economică situată tot pe acest teritoriu, când această primă societate este constituită cu participația la capital a unui investitor al celui alt stat contractant.

PARTIDĂ DE MĂRFURI, denumire generică dată unui lot de mărfuri ce formează obiectul unei singure expediții. Fiecare P.M. este însoțită de documentele care probează efectuarea livrării, asigură identificarea mărfii și facilitează exportatorului încasarea contravalorii acesteia. Cu același mijloc de transport pot fi expediate mai multe P.m. Mărfurile din aceeași P.m. sunt de regulă ambalate și marcate uniform.

PAVILION DE COMPANIE, denumire dată pavilionului ce indică faptul că nava care îl arborează aparține unei anumite companii de transport maritim. V. și **pavilion**.

PAVILION NAȚIONAL, denumire dată pavilionului ce indică apartenența navei care îl abordează la o anumită țară. P.N. indică statul sub protecția căruia se află nava respectivă și ale cărui legi își extind incidența asupra acelei nave, indiferent dacă ea se află în apele teritoriale sau în apele internaționale.

PAVILION, drapel arborat la pupa, pe catargul unei nave sau în locurile cu vizibilitate mare, pentru a indica apartenența navei la o anumită țară (P. național), la o anumită companie (P. de companie) sau pentru a marca unele situații speciale: carantină, navă-spital

etc. P. național indică statul sub a cărui protecție se află nava și de ale cărui legi este guvernată, atât în apele teritoriale cât și în marea liberă. Țara care acordă pavilionul poate fi cea de origine a armatorului sau o altă țară care oferă P. său în schimbul unor avantaje fiscale și de altă natură pentru armator. Nava nu poate avea decât un singur P. atestat cu documente eliberate de autoritățile statului.

PDST, Pacific daylight saving time, oră de vară pentru Oceanul Pacific.

PERETE DESPĂRȚITOR - CONSTRÂNGERE, un perete despărțitor care în combinație cu structura avionului este destinat fixării mărfii.

PERETE DESPĂRȚITOR, piesă de divizare/compartimentare rigidă.

PERMANENT ÎN STARE DE PLUTIRE (*always afloat*), stipulație ce se inserează în contractul de navlosire (*charter-party*) și prin care se exprimă ideea că nava nu este obligată să dea curs operațiilor de încărcare sau de descărcare dacă sub chilă nu este suficientă apă, cu condiția ca o atare situație să nu aibă caracter temporar.

PERMIS DE COBORÂRE PE USCAT, permisiunea acordată unui membru al echipajului de a avea acces la uscat pe perioada staționării navei în port, în cadrul limitelor de timp și geografice, dacă există, așa cum sunt decise de autoritățile publice;

PERTURBAȚIE PREJUDICIABILĂ, perturbație care compromite funcționarea unui serviciu de radionavigație sau a altor servicii de securitate sau

care le degradează în mod serios, întrerupe în mod repetat sau împiedică funcționarea unui serviciu de radiocomunicații utilizat conform Regulamentului radiocomunicațiilor.

PESCAJ, distanță măsurată pe verticală de la planul inferior al chilei până la linia de plutire a navei. Se exprimă în decimetri sau picioare și variază în funcție de deplasamentul navei și de densitatea apei. Poate fi citit pe scările de P. situate la ambele borduri ale navei, spre prova și pupa. Navele mari au scări de P. și la centru pe care poate fi citit P. mediu. Unele contracte de navlosire conțin clauza de limitare a P. navei pentru a evita operațiunile de alimbare.

PIAȚĂ A SERVICIILOR, piață destinată prestărilor de servicii în strânsă legătură cu desfacerea de mărfuri (transporturi) sub forma serviciilor post-vânzare (ex. rețușuri pentru confecții etc.).

PIESA DE COLȚ, dispozitiv de fixare al UTI pe nava sau pe vehiculul care o transportă.

PILOTUL COMANDANT, pilotul responsabil cu operarea și cu siguranța operării aeronavei pe timpul zborului.

PINT, unitate englezească de capacitate $1 \text{ l} = 2,113376 \text{ pt}$.

PLACĂ TURNANTĂ, punct nodal pentru colectarea, expedierea și redistribuirea UTI într-o zonă geografică.

PLAN DE AFACERI, descrierea detaliată a activităților comerciale pe care transportatorul aerian intenționează să

le desfășoare într-o anumită perioadă, în special în legătură cu dezvoltarea pieței și a investițiilor care urmează să fie realizate, inclusiv implicațiile financiare și economice ale acestor activități.

PLAN DE INTERVENȚIE, ansamblu de măsuri care se aplică în caz de accident nuclear.

PLANIFICARE AUTOMATĂ A ÎNCĂRCĂTURII, planificarea încărcării realizată de un sistem EDP.

PLATFORMĂ, reprezintă un complex integrat local, constând din una sau mai multe instalații, având niveluri administrative intermediare, aflate sub o singură conducere și dispunând de o infrastructură comună cum ar fi: a) birouri administrative și alte birouri; b) ateliere de reparații și întreținere; c) cabinet medical; d) utilități; e) laborator analitic central; f) laboratoare de cercetare și dezvoltare; g) stație de epurare centrală; h) magazie de depozitare.

POLIȚĂ DE ASIGURARE, înscris prin care se certifică încheierea contractului de asigurare, dovedind totodată garanția asumată de asigurător că o eventuală pagubă cauzată de avarierea sau pierderea mărfii (cu ocazia transportului) pe parcursul asigurat va fi suportată de societatea de asigurare. Cuprinde obligatoriu următoarele elemente: a) denumirea asigurătorului (care de regulă este o societate de asigurare); b) denumirea asiguratului (care este beneficiarul eventualei despăgubiri); c) data încheierii contractului

de asigurare (care prezintă importanță deosebită pentru stabilirea dreptului de a pretinde despăgubiri); g) valoarea asigurării și a primei de asigurare (plătită sau datorată asigurătorului); e) indicarea atributelor de identificare (denumire, pavilion etc.) ale navei care efectuează transportul, precum și precizarea porturilor de încărcare, transbordare și descărcare a mărfii; f) arătarea riscurilor acoperite prin asigurare (care trebuie descrise în detaliu și cu exactitate, pentru preîntâmpinarea unor divergențe între asigurat și asigurător, în eventualitatea realizării unui risc); utilizarea unor termeni echivoci (cum ar fi *riscurile uzuale* sau *riscurile curente* etc.) este inadmisibilă; atunci când se folosește formula "asigurarea împotriva tuturor riscurilor", banca nu-și asumă răspunderea pentru cazul în care societatea de asigurare apreciază că un anumit risc are un caracter special. **P.A.** trebuie să corespundă clauzei aferente din cuprinsul acreditivului și să fie semnată de asigurător sau de agentul acestuia. Banca plătitoare a acreditivului are facultatea să refuze o **P.A.** ce poartă o dată ulterioară celei la care a fost încărcată marfa pe navă sau la care a fost preluată marfa de către societatea de navigație (conform documentelor de încărcare). **P.A.** trebuie să fie exprimată în aceeași valută ca și acreditivul. Valoarea *CIF* a mărfurilor asigurate constituie suma minimă pentru care poate fi încheiată o asigurare. Atunci când această valoare nu poate fi determinată, băncile acceptă suma din factura emisă de exportator. Băncile

acceptă **P.A.** în care este prevăzută franșiza: atunci când se indică în mod expres că asigurarea trebuie făcută fără franșiză, prima de asigurare este mai mare.

POLITICĂ COMERCIALĂ, segment al politicii economice vizând ansamblul relațiilor comerciale ale unui stat. Cuprinde totalitatea reglementărilor legale adoptate de acel stat, reglementări de natură diversă (administrativă, fiscală, bancară, valutară etc.), având ca finalitate strângerea raporturilor comerciale externe, precum și protejarea economiei naționale împotriva concurenței străine. În principal, **P.C.** îndeplinește două funcții importante și anume: a) funcția de promovare și dezvoltare a relațiile economice internaționale; b) funcția de protejare a economiei naționale împotriva concurenței altor state. Obiectivele urmărite prin stabilirea **P.C.** diferă, în funcție de condițiile interne și internaționale existente, de la un stat la altul, precum și în funcție de stadiile de dezvoltare economică pe care le parcurge fiecare stat. În perioada postbelică s-a conturat tot mai pregnant tendința de instituționalizare a relațiilor economice internaționale, tendință concretizată în diverse acorduri internaționale care sunt convenite în ideea codificării anumitor principii și reguli vizând utilizarea instrumentelor de **P.C.** în relațiile reciproce dintre statele semnatare. De regulă statele acționează prin intermediul a trei specii de instrumente de **P.C.**: instrumente de natură tarifată (vamală); instrumente de natură netarifată (obstacole netarifate);

instrumente de natură promoțională (de promovare și de stimulare). În timp ce primele două specii menționate vizează importurile și urmăresc ca finalitate prin excelență restrângerea acestora și menținerea lor sub control, cea de a treia specie se referă la exporturi și este menită să le stimuleze și să le impulsioneze.

POLITICĂ ECONOMICĂ, acțiunea conștientă a puterii publice, democratic stabilită, care presupune definirea științifică a obiectivelor economice și sociale ale statului-națiune pe o anumită perioadă de timp și punerea în aplicare a acestor obiective, pornind de la condițiile (premisele) existente și folosind mijloace și tehnici adecvate. Punctul de pornire la elaborarea P.E. îl constituie perceperea și conștientizarea intereselor generale supreme ale națiunii la momentul dat și în perspectiva previzibilă. Asemenea interese se manifestă diferit în funcție de nivelurile la care se structurează și se raportează obiectivele majore ale P.E.: naționale, regionale (zonale), mondiale. În raport cu obiectivele finale urmărite sau cu domeniile pentru care sunt elaborate, se pot distinge: P.E. și sociale de creștere, dezvoltare socială, durabilă etc.; politici de ocupare deplină a forței de muncă și de atenuare a șomajului; politici anticriză; politici antiinflaționiste; politici sociale etc. Amploarea domeniului ce face obiectul P.E. delimitează politicile economice și sociale adoptate și promovate în: politici globale, care se răsfrâng asupra întregii economii naționale, cum sunt politicile bugetare,

politicile privind protecția mediului, programarea macroeconomică și politici sectoriale, aplicate pe diferite piețe sau domenii de activitate, precum piața muncii, ocuparea în sectorul minier etc. În funcție de orizontul de timp al extinderii obiectivelor urmărite de o anumită P.E. se poate vorbi de politici economice și sociale conjuncturale, pe durate scurte și medii de timp, cum sunt politicile specifice de relansare economică și mai cu seamă de recesiune; politici structurale, de restructurare durabilă a aparatului tehnic de producție, a structurii de ramură etc. După modul de influențare a participanților la viața economică, există: politici restricționiste, de limitare și restrângere a unora sau altora din activități; politici de incitare, de stimulare a agenților economici; politici de concertare a acțiunilor lor în concordanță cu anumite obiective. Orientarea doctrinară și-a pus și în trecut și își pune și în ultimul timp amprenta asupra diferitelor P.E., putându-se distinge politici liberale, neoliberales sau ale ofertei globale; politici keynesiene, neo-dirijiste sau ale cererii. Sub aspectul mijloacelor sau instrumentelor folosite în promovarea diverselor politici economice, acestea determină politici directe și politici indirecte fiscale.

POLITICĂ FISCALĂ, concepția, măsurile și acțiunile statului privind impozitele și rolul lor în formarea veniturilor bugetare și în finanțarea cheltuielilor publice, tipurile de impozite, perceperea și folosirea lor ca instrument de stimulare a creșterii economice. P.F. are la bază criteriul de eficiență fiscală,

adică necesitatea de randament cât mai mare al acesteia; ea trebuie să asigure mobilizarea unor venituri publice cât mai mari, în condițiile încurajării afacerilor economice, a investițiilor, concomitent cu promovarea echității în contribuția fiecăruia la venituri, cu asigurarea protecției sociale.

POLITICĂ VALUTARĂ, concept ce subsumează totalitatea măsurilor, normelor legale și a instrumentelor utilizate de către stat sau de banca centrală pentru a asigura menținerea, creșterea sau scăderea cursului de schimb al monedei naționale. Are ca finalitate consolidarea monedei naționale și în consecință asigurarea unui grad de stabilitate a acesteia în raport cu alte valute și echilibrarea balanței de plăți. Autoritățile monetare folosesc P.V. ca instrument de acțiune directă asupra mecanismului de formare a cursurilor de schimb pe piață și totodată de influențare a conjuncturii economice. Uneori măsurile de P.V. adoptate de un stat pot leza interesele altor state.

POLITICĂ VAMALĂ, componentă semnificativă a politicii comerciale promovate de o țară care subsumează principiile și normele legale care fundamentează reglementarea modului de intrare și ieșire a mărfurilor și serviciilor de pe teritoriul vamal al unei țări, precum și taxele vamale ori de altă natură percepute asupra operațiunilor de import și de export. P.V. se analizează și ca instrument adecvat pentru determinarea competitivității comerciale la importul mărfurilor într-o anumită țară. Totodată P.V. constituie un atribut al

suveranității și independenței oricărui stat. În scopul facilitării circulației internaționale a mărfurilor și serviciilor au fost convenite măsuri de uniformizare cu referire la anumite aspecte ale P.V., de exemplu subsistemul de clasificare a mărfurilor în tarifele vamale: modalitățile de determinare a valorii în vamă; documentele vamale, precum și formalitățile vamale.

POOL, termen anglo-saxon ce desemnează o comunitate de interese privind colaborarea pe plan comercial a acționarilor, precum și prevederea în contract a drepturilor și a obligațiilor participanților.

POPRIRE, măsură dispusă de instanța judecătorească, de reținere a unor sume de bani sau a unor produse ale unui debitor în contul unei datorii.

POPRIȚOR, persoană care poprește, sechestrează un bun al unui debitor, ca urmare a unei hotărâri judecătorești.

PORT LIBER, denumire generică dată portului dintr-o anumită țară cu referire la care legislația acelei țări prevede că nu se percep taxe vamale pentru bunurile introduse în respectivul port sau care sunt scoase din raza lui teritorială. În P.L. sunt admise mărfuri, mijloace de transport și alte bunuri din străinătate cu excepția celor care sunt prohibite la import în acea țară a căror intrare și ieșire din port sunt strict supravegheate vamal. Regimul bunurilor care sunt introduse și respectiv scoase din P.L. comportă următoarea distincție: introducerea în P.L. a bunurilor indigene se poate face numai cu

respectarea condițiilor privind exportul sau expedierea temporară; introducerea în țară a bunurilor de origine străină aflate în P.L. este posibilă numai cu respectarea condițiilor referitoare la import sau la transmiterea temporară. Regimul vamal român permite crearea de porturi și de alte zone libere pe teritoriul României. În general, crearea de P.L. dă expresie interesului țării în cauză de a dezvolta traficul comercial prin acele porturi, de a stimula utilizarea mijloacelor de transport proprii, precum și de a se implica în desfășurarea unor activități economice și financiare. Sin. *Porto franco*. V. și **zonă liberă**.

PORT, spațiu protejat prin mijloace naturale sau artificiale, care oferă condiții pentru intrarea navelor, manevrarea lor, acostarea și staționarea la dană, desfășurarea operațiunilor de încărcare-descărcare, aprovizionarea cu combustibil și provizii, efectuarea reparațiilor ș.a. P. se compune dintr-un acvatoriu împărțit în bazine și un teritoriu portuar pe care se află amplasate clădirile administrației și autorităților portuare, diverse întreprinderi, îndeosebi cu profil de exploatare portuară și comercială, șantiere de reparații, magazii de depozite pentru mărfuri etc. P. reprezintă locul unde începe și ia sfârșit procesul de transport maritim. În raport cu destinația lor, P. sunt comerciale și militare. P. comerciale sunt: generale sau specializate. În funcție de importanța lor pentru navigație, deosebim: P. de escală, P. de refugiu, P. de transbordare, P. de aprovizionare etc. P.,

situate pe coastele din regiunile fără maree care comunică direct cu marea, se numesc P. deschise, spre deosebire de P. închise care comunică cu marea prin intermediul unor porți sau ecluze care mențin adâncimile corespunzătoare și pe timpul refluxului. Organele oficiale ale unui P. (administrația, vama, căpitănia, organul de frontieră și paza portului, serviciul de pilotaj, serviciul sanitar și fitosanitar, biroul de control și supraveghere a încărcării navelor etc.) în ansamblul lor formează Autoritatea Portuară investită prin lege pentru a da dispoziții referitoare la controlul și supravegherea navigației, îndeplinirea formalităților vamale și de frontieră, a normelor sanitare, fitosanitare și veterinare etc. Administrația P. cuprinde servicii cu personal specializat însărcinat cu administrarea lui și cu dirijarea activității comerciale, condusă de un director, președinte sau comandant de P. Căpitănia P. urmărește respectarea regulilor de navigație, de protecție a bazinelor împotriva poluării, verifică brevetele personalului navigant și actele de bord ale navelor, cooperează cu administrația P. la stabilirea danelor de acostare pentru nave, păstrează evidența navigatorilor și registrele de înmatriculare a navelor înscrise în P. respectiv, veghează la aplicarea regulamentelor portuare și a convențiilor internaționale privind siguranța navigației. Vama și căpitănia P. nu sunt subordonate de obicei directorului P. Orice navă comercială trebuie să-și anunțe din vreme sosirea (v. notificare) atât față de navlositori, încărcători, cât

și față de autoritățile P. pentru a putea fi inclusă în programul de lucru al P. respectiv. La sosire, după îndeplinirea formalităților sanitare, vamale și de frontieră, nava primește "liberă practică portuară" și este pilotată la dana indicată de administrația P. respectiv.

PORTO-FRANCO, 1. Port, parte dintr-un port sau dintr-o regiune situată de-a lungul unui fluviu sau pe litoral, în care mărfurile importate, exportate sau aflate în tranzit nu sunt depuse taxelor vamale **2.** Port liber.

POȘTĂ DIPLOMATICĂ, proprietate guvernamentală transportată în baza un or acorduri speciale.

POȘTĂ, 1. Instituție publică care se ocupă cu transportarea și distribuirea corespondenței și a coletelor. **2.** Transport de corespondență. Corespondența și alte obiecte încredințate prin autoritățile poștale și cu scopul de a fi remise administrațiilor poștale.

POȘTĂ, mail, bunuri transportate în baza unei convenții poștale internaționale.

POȘTĂ-SERVICE, corespondență inter/intra-linie aeriană care este transportată într-un avion cu permisiunea specială a autorităților poștale.

POZIȚIE DE ÎNCĂRCARE A NAVEI, interval de timp în care nava trebuie pusă la dispoziția încărcătorilor spre a fi încărcată. **P.I.N.** apare în contextul unor clauze de reziliere din Charter Party care precizează că nerespectarea termenului de prezentare în port dă dreptul navositorului să rezilieze con-

tractul sau să accepte executarea acestuia în condițiile date.

PRECURSOR, prin P. se înțelege orice reactiv chimic care participă în orice fază la producerea, prin orice metode, a unei substanțe chimice toxice, inclusiv orice component de bază al unui sistem chimic binar sau multicomponent. Precursorii pentru care se stabilesc regimuri de control sunt cei înscrși în listele nr.1, 2 și 3 din Legea nr.56/1997 pentru aplicarea prevederilor Convenției privind interzicerea dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chimice și distrugerea acestora, lege publicată în Monitorul Oficial nr.67 din 17 aprilie 1997.

PREDARE A MĂRFII, obligație ce revine vânzătorului prin efectul contractului de vânzare cumpărare comercială internațională și care constă în transmiterea mărfii obiect ai acestui contract de la vânzător la cumpărător la locul și la data convenite de părți. În cazul produselor tehnice P.M. presupune și predarea documentației tehnice, a instrucțiunilor de punere în funcțiune și de utilizare. Marfa se predă cumpărătorului sau reprezentantului său autorizat, care vor verifica corespondența cantitativă și calitativă a acesteia cu clauzele contractului. În caz de existență a unor lipsuri cantitative sau a unor deficiențe calitative datorate culpei vânzătorului, cumpărătorul poate formula reclamații adresate vânzătorului în condițiile prevăzute de contract.

PREFERINȚE COMERCIALE, sintagmă ce desemnează regimul derogatoriu

de la clauza națiunii celei mai favorizate, caracterizat prin instituirea unui statut de favoare în ce privește schimburile comerciale reciproce dintre anumite țări. De regulă, **P.C.** vizează în egală măsură domeniul tarifar și domeniul netarifar. **P.C.** se concretizează în scutirea de taxe vamale a produselor importate din țara în beneficiul căreia acestea au fosta cordate, ori în reducerea taxelor vamale aplicate acelor produse și presupune totodată abolirea tuturor barierele netarifare în raporturile de comerț internațional dintre țările implicate.

PREFERINȚE VAMALE, sintagmă ce desemnează un regim comercial de favoare ce se convine de către anumite state în raporturile dintre ele și care vizează numai domeniul tarifar. **P.V.** se concretizează în desființarea sau reducerea taxelor vamale pentru totalitatea produselor, pentru anumite produse sau pentru unele produse care fac obiectul tranzacțiilor comerciale ce se derulează în relațiile comerciale reciproce dintre statele implicate.

PRELUCRAREA UNEI SUBSTANȚE CHIMICE, înseamnă procesul fizic cum ar fi condiționare extracție sau purificare, prin care substanța respectivă nu este transformată într-o altă substanță chimică.

PRESTĂRI SERVICII, activități umane de transformare a intrărilor de resurse în rezultate specifice, fără formă obiectuală, care nu se pot stoca, consumându-se pe măsura producerii lor. Ca formă a procesului de producție, **P.**

S. corespund grosso modo sectorului terțiar al economiei, ca, de exemplu: transporturi, bănci, asigurări, turism, întreținere și reparații, consultații de marketing, servicii publice (învățământ, poliție, apărare, sănătate) ș.a. (v. proces de producție, sector terțiar, servicii). O dată cu creșterea bunăstării sociale, a gradului de civilizație, cererea pentru **P.S.** crește și, în consecință, o parte tot mai mare a veniturilor este cheltuită în domeniu.

PREȚUL DE TRANSPORT, suma tarifelor pentru o expediție rezultată din aplicarea traficului căii ferate.

PRIMĂ DE ASIGURARE, sumă de bani pe care este obligat să o plătească periodic (lunar, trimestrial sau anual) asiguratul, în temeiul contractului de asigurare, asiguratorului. **P.A.** este prețul pentru care asiguratorul preia asupra sa riscul asigurat. Nivelul acestui preț se stabilește în raport cu natura riscului asigurat, cu intensitatea acțiunii acestuia și cu importanța intereselor pe care le prejudiciază. Neplata la termen a **P.A.** antrenează rezilierea contractului de asigurare în condițiile convenite de părți în acest contract.

PRIMĂ DE EXPORT, denumire generică dată avantajului financiar acordat de stat exportatorilor ca mijloc de stimulare a exportului anumitor produse sau grupe de produse. **P.E.** poate fi directă și indirectă. Acordarea **P.E.** urmărește ca finalitate creșterea capacității de penetrare a mărfurilor respective pe piețele străine. **P.E.** poate fi utilizată însă de exportatori, în anumite

cazuri și ca pretext pentru practicarea prețurilor de dumping.

PRIMĂ DE RAPIDITATE, v. *dispatch money*.

PRIMĂ DE REASIGURARE, sumă de bani pe care asiguratorul reasigurat se obligă, prin contractul de reasigurare, să o plătească reasiguratorului, pentru ca cel dintâi să participe la îndeplinirea obligației de reparare a daunelor, asumată de acesta din urmă față de o altă persoană, printr-un contract de asigurare preexistent. P.R. se stabilește în raport cu valoarea și cu riscul reasigurat.

PRINCIPIUL LIBERTĂȚII COMERȚULUI, premisa esențială pentru desfășurarea normală a circulației bunurilor, valorilor și cunoștințelor la scară planctară. Dă expresie nevoii obiective de a se înlătura toate obstacolele (de ordin economic, vamal, fiscal, administrativ sau politic) de natură să stânjenească această circulație sau chiar să strânguleze pentru anumite state sau pentru participanții la comerț aparținând anumitor state. Libertatea comerțului constituie totodată condiția sine-qua-non pentru afirmarea, dezvoltarea și consolidarea economiei de piață. Este motivul pentru care Constituția României din 1991 a ridicat-o la rang de principiu constituțional, proclamând că "statul trebuie să asigure libertatea comerțului, protecția concurenței loiale, crearea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producție" (art. 134 alin. 2 lit. a). În România libertatea comerțului constituie o politică de stat;

printre mijloacele prin care statul îi creează un câmp liber se află protecția concurenței loiale și asigurarea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producție. Pe plan internațional, adâncirea interdependențelor economice dintre statele lumii în scopul accelerării progresului economic general și al asigurării pentru fiecare participant a condițiilor minimale de a ocupa un loc cât mai favorabil în diviziunea mondială a muncii face imperios necesară înlăturarea oricăror discriminări sau bariere în calea schimbului liber de valori materiale ale diferitelor țări, abolirea oricăror măsuri de exacerbare a protecționismului, stabilirea unor taxe vamale de natură să stimuleze importurile și exporturile de mărfuri, adoptarea unor politici fiscale rezonabile. La nivel interstatal există preocupări constante atât în Europa cât și pe continentul nord-american de a se crea structuri organizatorice apte să asigure promovarea și extinderea comerțului pe arii geografice din ce în ce mai întinse. Asemenea preocupări își găsesc reflectarea în numeroase acorduri internaționale multilaterale dintre care se detașează prin importanța și semnificația lor actuală și de perspectivă Uniunea Europeană, Zona Nord-Americană de Liber Schimb, precum și Actul Final al Rundei Uruguay. Tratatul de la Roma din 5 martie 1957, Actul unic european din 17 și 28 februarie 1986 și tratatul de la Maastricht din 7 februarie 1992 constituie suportul principal al integrării europene pe multiple planuri. În cuprinsul

acestor convenții internaționale își găsesc consacrară și principiul libertății comerțului, concretizat în: libera circulație a mărfurilor și serviciilor, libera circulație a capitalurilor, libera circulație a persoanelor și libera concurență. Aceeași concretizare a principiului în discuție se regăsește și în acordurile de asociere ale României la Comunitățile Europene și la A.E.L.S., intrat în vigoare în ianuarie 1994, acord prin efectul căruia a fost creat spațiul economic european, cuprinzând o populație de 340 milioane de oameni și un potențial economic deosebit de ridicat. În replică, țările de pe continentul nord-american (S.U.A., Canada și Mexic) au perfectat Tratatul Nord-American de Liber Schimb (North American Free Trade Agreement – NAFTA), intrat în vigoare la 1 ianuarie 1994. Principalul obiectiv urmărit de tratat îl reprezintă desființarea barierelor tarifare și reducerea celor netarifare în comerțul dintre S.U.A., Canada și Mexic, creându-se astfel o piață de 300 milioane locuitori, reprezentând unul dintre cele mai importante blocuri economice și comerciale ale lumii după cel de-al doilea război mondial. La 15 aprilie 1994 a fost semnat la Marakesh (Maroc) de către 124 de state (printre care și România) actul final al Runderi Uruguay, prin care s-a convenit cea mai vastă liberalizare a comerțului mondial înfăptuită vreodată. Cu începere de la 1 ianuarie 1995 au început să fie operate reduceri de 40% la taxele vamale pentru produsele industriale și cu 36% pentru produsele agricole. Dar cea mai

mare realizare concretizată prin acest acord pare a fi crearea, începând cu 1 ianuarie 1995, a Organizației Mondiale a Comerțului, care a înlocuit pe aceeași dată Acordul General pentru tarife și Comerț (GATT). Noua structură internațională deschide perspective deosebit de largi pentru afirmarea principiului libertății comerțului la scară planetară.

PRINCIPIUL LIBERTĂȚII CONVENȚIILOR, regulă potrivit căreia fiecare subiect de drept se obligă prin propria lui voință numai la ceea ce acceptă ca fiind în interesul lui și numai în măsura în care dorește. Concret acest principiu implică o multitudine de aspecte dintre care cele mai semnificative sunt: orice contract, fie el chiar de comerț internațional, se încheie prin acordul de voință al părților; fiecare participant la raporturile de comerț internațional este liber să-și aleagă partenerii contractuali și să negocieze cu aceștia condițiile de contractare astfel încât în conținutul contractului să se regăsească interesele sale care să fie suficient de bine protejate prin clauzele stipulate; părțile sunt libere să determine, prin acordul lor de voință, natura juridică, obiectul și conținutul contractului perfectat de ele; pe parcursul executării contractului părțile sunt libere să modifice, prin acordul lor de voință, contractul, precum și să decidă rezilierea lui; contractanții au libertatea să desemneze, de comun acord, legea (fie română, fie străină) care să guverneze fondul și efectele contractului de comerț internațional intervenit între ei; de asemenea, în contractele

comerciale internaționale părțile au libertatea unei opțiuni și în aceea ce privește jurisdicția (de drept comun sau arbitral) căreia înțeleg să-i supună eventualele litigii generate de contractul lor. O asemenea opțiune implică și dreptul părților de a alege jurisdicția din statul uneia dintre ele și jurisdicția existentă într-un stat terț. **P.L.C.** pune în discuție relația dintre lege și voință. În contractele interne, primatul legii față de acordul de voință al părților contractante constituie un adevăr de multă vreme și definitiv câștigat. În contractele comerciale internaționale puterea creatoare a voinței părților este controversată. **S-a impus** concepția obiectivă care susține și aici primatul legii asupra voinței. Voința, individuală nu poate avea efect creator în afara legii sau peste lege. Părțile pot desemna legea contractului lor numai grație faptului că o atare opțiune le este permisă de legea forului. Libertatea convențiilor se analizează astfel în raporturile de comerț internațional ca o autonomie derivată, iar nu ca o autonomie primordială, întotdeauna ea este consacrată de ordinea juridică națională, deoarece nu poate exista în afara unei asemenea ordini.

PROCES VERBAL DE CONSTATARE

(în transportul feroviar), înscris întocmit în armonie cu prevederile regulamentului de transport pentru traficul local și a Convențiilor internaționale COTIF/CIM sau SMGS, în trafic internațional, la cererea beneficiarilor transportului sau din inițiativa căii ferate, pentru constatarea producerii unei pierderi,

substituirii, alterării, diluării, avarii sau violării a unei expediții de marfă pe calea ferată. Un astfel de înscris trebuie să conțină toate detaliile necesare stabilirii cauzelor și a circumstanțelor ce au determinat sau facilitat provocarea inconvenientului, sunt de natură să conducă la stabilirea valorii pagubei și a răspunderii pentru dauna suferită. **P.V.C.** se întocmește de către șeful stației sau de către înlocuitorul său, iar constatarea trebuie efectuată în prezența predătorului (în stația de predare), în prezența destinatarului (în stația de destinație), în prezența a doi martori, pe cât posibil străini de calea ferată (pe parcurs).

PRODUCEREA UNEI SUBSTANȚE CHIMICE, reprezintă obținerea unei substanțe chimice printr-o reacție chimică.

PRODUS RADIOACTIV, orice material radioactiv obținut în cursul procesului de producere ori de utilizare a unui combustibil nuclear sau a oricărui material care a devenit radioactiv în urma expunerii la radiațiile emise în cursul acestui proces, cu excepția radioizotopilor care au atins stadiul final de preparare și sunt susceptibili a fi utilizați în scopuri științifice, medicale, agricole, comerciale, industriale, speciale sau sociale.

PRODUSE STRATEGICE, substanțele chimice înscrise în cele trei liste din Legea nr.56/1997 pentru aplicarea prevederilor Convenției privind interzicerea dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chimice și distrugerea

acestora. Importul, exportul precum și orice alte activități necomerciale de dobândire din afara teritoriului național sau de transfer în afara teritoriului național. **P.S.** sunt supuse controlului și autorizării prin licențe, potrivit legii.

PROGRAM DE TRANSPORT, document care se întocmește de către autoritatea competentă, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public de persoane prin curse regulate, orele de plecare și de sosire, orarul de circulație, punctele de plecare și de sosire și cine sunt transportatorii rutieri.

PROHIBIȚIE LA IMPORT, v. **interdicții la import/export**.

PROPRIETAR, titular al unui drept de proprietate, respectiv persoana îndreptățită să exercite în nume propriu prerogativele conferite de acest drept: aptitudinea de a întrebuința lucrul potrivit cu natura sau destinația acestuia, de a-l folosi și dispune de el, exclusiv și perpetuu, în limitele impuse de lege.

PROPRIETĂȚI IMOBILIARE, a se vedea bunuri imobile.

PROTECȚIONISM NONTARIFAR (v. **PROTECȚIONISM**)

PROTECȚIONISM TARIFAR (v. **PROTECȚIONISM**)

PROTECȚIONISM, sistem și politică economică în care anumite ramuri ale unei țări sunt protejate temporar, parțial sau total, de concurența străină, prin măsuri guvernamentale. În analiza **P.** trebuie să se țină seama de condițiile concrete de loc și timp. Pentru țările în curs de dezvoltare, **P.** poate avea,

temporar, un impact pozitiv în formarea sau dezvoltarea unor ramuri sau subramuri economice. În România, prima lege de încurajare a industriei naționale a fost votată în 1887, după ce un an înainte fusese adoptat un tarif vamal protecționist. Se disting mai multe forme de **P.**: - **P. tarifar, monetar și administrativ (gri)**: se aplică asupra produselor importate prin taxe vamale "ad valorem" (în procente din valoarea lor) sau specifice (o sumă fixă adăugată la prețul produsului importat) plătite de consumatorul național; - **P. nontarifar** constă din măsuri de contingentare (limitare cantitativă) a importurilor; interzicerea totală a importului anumitor produse pe o perioadă determinată de timp, formalități de import descurajatoare; - **P. administrativ** presupune restricții legislative asupra unor norme de consum, norme sanitare, protecția consumatorului în scopul îndepărtării producătorilor străini; **P.** face obiectul a numeroase critici deoarece, pe lângă aspectele lui pozitive, are și numeroase inconveniente, între care suprimarea stimulentei eficiente pe care îl constituie concurența străină. Ca urmare a concurenței dure de pe piața mondială și a politicilor protecționiste ale multor state, în anul 1948 a luat ființă **Acordul General pentru Tarife și Comerț (G.A.T.T.)**, ca organism interguvernamental care își propunea să contribuie la liberalizarea schimburilor comerciale externe. Începând cu 1 ianuarie 1997, G.A.T.T. a fost înlocuit cu **Organizația Mondială a Comerțului**, care are ca obiectiv principal lupta

împotriva protecționismului și liberalizarea comerțului internațional. **P.** este opusul liberului schimb.

PROTEST DE MARE, document scris prin care comandantul navei înștiințează autoritățile competente (comandantul portului) asupra evenimentelor deosebite cu care au fost confruntate nava și marfa aflată la bord, în timpul voiajului pe mare, ca și în timpul staționării în port. Astfel de evenimente sunt: avarii, incendii, explozii la bordul navei etc. **P.M.** prezintă importanță sub aspectul formulării pretențiilor ulterioare față de asigurători, precum și în ce privește formularea eventualelor apărări în fața justiției. Valoarea probantă a **P.M.** este relativă, această probă putând fi combătută printr-o altă probă mai concludentă.

PROTEST, constatare, prin act autentic, a rezultatului negativ al prezentării unei cambii spre acceptare și plată. **P.** de neacceptare se face împotriva trasului și a indicatului la nevoie, în cazurile în care prezentarea cambiei spre acceptare este obligatorie; se adresează de către posesorul titlului prezentat spre acceptare, sub sancțiunea decăderii din termen. **P.** de neplată se face după expirarea scadenței și are ca efect conservarea acțiunii de regres, fiind obligatorie în cazul în care există debitorii de regres; se face

împotriva trasului acceptant, a domiciliatarului (dacă plata urmează să se facă printr-un tert), iar în subsidiar, împotriva acceptantului prin intervenție sau a persoanei arătate în cambie să plătească pentru aceasta și a indicatului la nevoie pentru plată; obligațiile acestora din urmă având caracter subsidiar, devin executabile numai când trasul refuză plata.

PROVIZIILE NAVEI, bunurile de utilizare pe navă, inclusiv bunuri de consum, bunuri transportate pentru vânzare către pasageri și membrii echipajului, combustibilii și lubrifiantii, excluzând echipamentul navei și piesele de schimb ale acesteia.

PST, Pacific Standard Time, ora legală pentru Oceanul Pacific.

PUNCTE DE LIVRARE (în operațiile de bursă), denumire dată locului sau locurilor sau zonei ori zonelor specificate în regulamentul bursei, unde în executarea contractului futures se poate face livrarea mărfii (engl. *delivery points*).

PUNTE, un nivel structural-etaj. Pentru un avion cu un singur nivel structural, acest etaj se va numi „punte principală”. Pentru avionul cu mai multe nivele structurale, diferitele nivele se vor numi „punte inferioară”, „punte principală” și „punte superioară” - începând de jos în sus.

R

R.A.F.T.D. 1941 (The Revised American Foreign Trade Definitions – Definițiile Revizuite de Comerț Exterior American), uzanțe comerciale uniforme, cu largă aplicabilitate în materia vânzării comerciale internaționale, ce reprezintă corespondentul regulilor europene INCOTERMS și care primesc o utilizare externă extinsă pe continentul nord-american. **R.A.F.T.D. 1941** tratează șapte termeni larg utilizați în domeniul arătat, și anume: 1) *Ex Point of Origin (ex Factory, ex Plantation, ex Mine, ex Mill, ex Warehouse)*; acest concept corespunde semnificației sale, condiției franco fabrică din INCOTERMS-1990, adică exprimă regula potrivit căreia prețul stabilit se ia în considerare la punctul de origine, vânzătorului revenindu-i obligația de a pune marfa la dispoziția cumpărătorului la locul convenit și la data sau înăuntrul perioadei fixate. 2) *F.O.B. (named inland carrier at named inland point of departure)*; formula corespunde condiției franco vagon sau franco camion din INCOTERMS-1990 și dă expresie

regulii conform căreia prețul se stabilește ținându-se seama de punctul de încărcare intern, iar vânzătorului îi revine obligația să încarce mărfurile în vagoane, camioane, șleपुरi, avioane sau alte vehicule preconizate în contracte; 3) *F.A.S. (Free Along Side)* și *F.A.S. (named port of shipment)*; acest termen exprimă o semnificație similară celei atribuite condiției F.O.B. din INCOTERMS-1990, în armonie cu care prețul stabilit include, în alcătuirea sa, toate cheltuielile de livrare până la bordul navei maritime nefolosite de către cumpărător sau, pentru el, în portul fixat pentru îmbarcare. 4) *C and F (Cost and Freight, named port of destination)*; această formulă are corespondent în aceeași condiție din INCOTERMS-1990, prin ea exprimându-se regula în armonie cu care prețul mărfii este astfel stabilit încât să includă și costul transportului până la punctul de destinație fixat. 5) *C.i.F. (Cost, insurance, freight – named point of destination)*; termenul corespunde aceleiași condiții din INCOTERMS-

1990 și exprimă regula potrivit căreia în prețul mărfii este inclusă asigurarea maritimă și orice cheltuieli de transport până la punctul de destinație stabilit; 6) *F.O.B. (named point in country of importation)*; are aceleași semnificații care se atribuie condiției Ex Ship din INCOTERMS-1990 și conform căreia prețul de vânzare se stabilește astfel încât să includă toate cheltuielile până la punctul intern stabilit în țara de import; 7) *Ex Dock (named port of importation)*; exprimă o regulă similară celei subsumate de condiția Ex Quai din INCOTERMS-1990; potrivit acestei reguli prețul de vânzare cuprinde orice cheltuieli adiționale necesare pentru livrarea mărfurilor pe doc, în punctul de import fixat, cu taxe vamale plătite.

RABAT TARIFAR, mijloc de stimulare a exporturilor de mărfuri, presupunând introducerea, cu caracter temporar, sau în mod condiționat, a unor scutiri de plată a taxelor vamale pentru anumite importuri de mărfuri, precum și prin restituirea unor astfel de taxe atunci când au fost percepute. Este cazul importurilor realizate în vederea efectuării unor exporturi. Astfel, firmele care produc pentru export pot fi scutite de taxe vamale pentru importurile de materii prime, materiale, semifabricate etc., cu referire la care fac dovada că sunt destinate prelucrării pentru a fi transformate în produse finite și apoi reexportate ca atare. Atunci când statul a perceput taxe vamale de la o firmă exportatoare, aceasta poate solicita și obține restituirea acelor taxe, dacă probează că materiile prime, materialele,

semifabricatele importate au fost încorporate prin prelucrare în produsele finite care au fost exportate. Prin restituirea taxelor vamale statul acordă, în realitate, beneficiarilor o primă de export indirectă.

RADĂ, parte componentă a acvatoriului unui port, situată în fața portului sau la intrarea în port, destinată staționării navelor la ancoră, în așteptarea eliberării unei dane, îndeplinirii unor formalități portuare, precum și în scopul realizării unor operațiuni de încărcare-descărcare a mărfurilor, îndeosebi la navele moderne, portbarje. **R.** trebuie să fie apărată prin mijloace naturale sau artificiale pentru a oferi siguranță ancorajului, să aibă o adâncime corespunzătoare și suficient spațiu de manevră, să nu prezinte pericole pentru navigație și să fie accesibilă din mai multe direcții.

RADIAȚIE IONIZANTĂ, oricare dintre următoarele radiații: alfa, beta, gama, X, neutroni, electroni, protoni sau alte particule încărcate. Nu se includ undele radio, radiațiile vizibile, infraroșii, ultraviolete, precum și radiațiile laser, ultrasunete etc.

RAFTD v. condiții de livrare.

RAMBURS, procedeu prin care expeditorul folosește serviciile căii ferate pentru încasarea de la destinatar a contravalorii mărfii transportate.

RAMPĂ, platformă prevăzută într-un depozit care asigură posibilități de depozitare-încărcare și descărcare a mărfurilor.

RAMPA MOBILĂ SAU PASARELA, instalație care permite vehiculelor rutiere să fie încărcate sau descărcate dintr-un vagon (sau dintr-o navă) utilizând tehnica rulajului, permite o înălțime totală vagon + UTI de 4,08m de la calea de rulare la 1,28 m de o parte și de alta de la axul central al căii (UIC). Gabarit C: Permite o înălțime totală vagon + UTI de 4,65, de la calea de rulare de o parte și de alta de la axul central al căii (UIC).

RAPORT DE AVARIE, denumire dată documentului întocmit de experții desemnați pentru evaluarea avariei suferite de navă sau de marfa aflată pe navă în timpul transportului sau cu prilejul operațiilor de transbordare ori a celor de încărcare-descărcare a mărfii și prin care se stabilește în detaliu distribuirea răspunderii între persoanele implicate în producerea avariei, **R.A.** se întocmește mai cu seamă în caz de avarie comună și consemnează, pe de o parte, avariile produse și cheltuielile aferente reparării lor, iar pe de altă parte precizează procentele și sumele corespunzătoare lor cu care trebuie să contribuie fiecare parte implicată la înlăturarea consecințelor avariei. Întocmirea **R.A.** este subordonată regulilor stabilite de legile și uzanțele incidente în portul de descărcare sau ale locului unde a luat sfârșit călătoria. Atunci când în Charter Party sau în conosamente s-a făcut referire la Regulile York-Anvers, **R.A.** se va întocmi în conformitate cu aceste reguli. V. și avarie.

RAPORT ZILNIC DE DESCĂRCARE, document în care se consemnează

momentele principale ale activității de încărcare-descărcare a navei în portul de destinație. Se întocmește pentru fiecare zi, în perioada cât durează operațiunile de descărcare; pe baza **R.Z.D.**, agentul navei întocmește, în final, cargo-raportul (*out-time report of inward cargo*).

RĂSPUNDERE PROPORȚIONALĂ, despăgubire a unei asigurări, calculată și plătită în raport cu mărimea daunei, fiind direct proporțională cu suma asigurată, precum și în funcție de valoarea bunului asigurat.

RĂSPUNDEREA CĂRĂUȘULUI, răspundere ce revine transportatorului privind integritatea mărfurilor transportate din momentul primirii și până la eliberarea lor către beneficiar. Momentul primirii este specificat prin aplicarea unei ștampile pe documentul de transport. Responsabilitatea cărăușului se referă la momentul primirii și până la eliberarea lor către beneficiar. Momentul primirii este specificat prin aplicarea unei ștampile pe documentul de transport. Responsabilitatea cărăușului se referă la folosirea unui mijloc de transport neadecvat grupei respective de mărfuri; prezența lipsurilor cantitative rezultate ca urmare a scurgerilor și avariilor pe timpul transportului: neanunțarea beneficiarului în timp util, pentru a se prezenta să-și primească mărfurile.

RĂSPUNDEREA ÎN EXECUTAREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT AERIAN INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, concept prin care se desem-

nează obligația contractantului (expeditor sau transportator) care nu și-a îndeplinit sau și-a îndeplinit defectuos setul de îndatoriri asumate prin contract, de a repara prejudiciul suferit din această cauză de către celălalt contractant. Împrejurările care antrenează răspunderea expeditorului sunt diferite față de acelea care angajează răspunderea căraușului, diferențierea lor decurgând din diferența de specific între obligațiile ce incumbă celor doi contractanți: 1) *Expeditorul*. Răspunde față de cărauș pentru toate pagubele suferite de acesta, precum și față de orice altă persoană, de care este angajată responsabilitatea transportatorului atunci când producerea pagubei este o consecință a indicațiilor și mențiunilor neregulate, incomplete sau inexacte din scrisoarea de transport aerian internațional. 2) *transportatorul*. Răspunde pentru pagubele provocate prin: a) pierderea sau avaria mărfurilor datorate unui fapt păgubitor produs în timpul transportului aerian, interval de timp care cuprinde perioada în care: mărfurile se află la aeroport, la bordul aeronavei, într-un loc determinat de o aterizare în afara aeroportului sau sunt în curs de transbordare; în toată această perioadă, transportatorul are paza juridică a mărfurilor respective. Convenția de la Varșovia stabilește în sarcina căraușului o prezumție de pierdere a mărfii, dacă acesta nu eliberează marfa în termen de 7 zile, socotite de la data când marfa ar fi trebuit pusă la dispoziția destinatarului. Răspunderea căraușului este limitată,

în ipoteza pierderii sau avariei numai a uneia din părți din marfa transportată; în acest caz, răspunderea sa este restrânsă la cantitatea de marfă afectată sau la numărul de colete pierdute ori depreciate, calcularea pagubei raportându-se la greutatea totală a părții de marfă vizate. Atunci când pierderea sau avaria parțială afectează și valoarea altor colete înscrise în aceeași scrisoare de transport aerian, valoarea daunei va fi calculată avându-se în vedere greutatea totală a coletelor din documentul respectiv. Ori de câte ori destinatarul constată lipsuri cantitative sau deprecierea mărfii, acesta este obligat să adreseze un protest transportatorului, de îndată ce a descoperit deficiența dar încadrându-se într-un termen de 14 zile de la primirea mărfurilor; în caz contrar, se prezumă, până la proba contrară, că mărfurile au fost eliberate în bună stare, așa cum erau ele înfățișate prin scrisoarea de transport. Transportatorul se poate exonera de răspundere sau să limiteze întinderea acesteia, probând că prejudiciul se datorează culpei reclamantului sau unei culpe comune, ori că proveniența pierderii rezultă din natura sau viciul mărfii. Transportatorul nu poate beneficia însă de limitarea răspunderii dacă cel interesat face dovada că prejudiciul se datorează faptei căraușului ori a prepușilor săi, care au acționat cu culpă gravă sau cu dol. Convenția de la Varșovia declară nulă orice clauză prin care părțile ar stipula înlăturarea răspunderii transportatorului sau limitarea acesteia la un nivel inferior celui stabilit

prin prevederile convenției respective. Potrivit acestor prevederi, valoarea despăgubirii se calculează, în ipoteza pierderii, la 250 franci pe kilogram marfă sau poate fi reprezentată de suma prevăzută eventual ca interes la livrare. Este admisă convertirea sumelor indicate în franci, în fiecare monedă națională, în sume rotunde; în cazul în care acordarea despăgubirii s-a făcut printr-o acțiune judecătorească, convertirea în monedă națională, alta decât moneda-aur, se face pe baza valorii-aur a acestei monede la data sentinței. Organul de jurisdicție poate întregi suma acordată cu titlu de despăgubiri prin adăugarea la acea sumă a cheltuielilor de judecată justificate de reclamant; asemenea cheltuieli nu se acordă însă atunci când transportatorul a oferit reclamantului, în termen de 6 luni de la producerea prejudiciului, o sumă cel puțin egală cu aceea pe care tribunalul a stabilit-o ca reprezentând valoarea daunelor supuse reparațiilor. B) Transportatorul răspunde și pentru daunele pricinuite de întârzierea executării transportului. El se poate exonera însă de răspunderea grevată de executarea întârziată, dovedind că a luat toate măsurile necesare pentru evitarea pagubelor, sau că era în imposibilitate de a lua asemenea decizii. Destinatarul care constată întârziere în executare are obligația să adreseze un protest căraușului, în termen de 21 de zile, calculat din ziua când mărfurile i-au fost puse la dispoziție. Protestul se face prin rezervă înscrisă în scrisoarea de transport, remisă o dată cu marfa, dar

poate fi făcut și printr-o scrisoare expeditată în termenul arătat. Dacă destinatarul nu face protestul, se prezumă, până la proba contrarie, că transportul a fost executat în termen.

RĂSPUNDEREA ÎN EXECUTAREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT AUTO INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, expresie ce desemnează complexul de consecințe negative la care se expune contractantul (expeditor sau transportator) în cazul neexecutării sau executării defectuoase a obligațiilor asumate prin contractul de transport auto internațional de mărfuri. A) *Expeditorul*. Răspunde față de transportator: a) pentru prejudiciile cauzate acestuia ca urmare a înscrierii incomplete sau incorecte a mențiunilor în scrisoarea de trăsură; b) pentru prejudiciile decurgând din nerespectarea obligației privind întocmirea corectă și procurarea tuturor documentelor ce trebuie să însoțească marfa în timpul transportului până la eliberarea acesteia; c) pentru neîncadrarea în timpii de încărcare-descărcare prevăzuți în normativele interne ale țării locului de încărcare a mărfii în autovehicul; d) pentru pagubele suferite de transportator datorită stării defectuoase a mărfii sau din cauza ambalajelor necorespunzătoare; asemenea pagube ar putea consta fie în deteriorarea materialului rulant, fie în degradarea altor mărfuri aflate în transport; 2) *Transportatorul*. Răspunderea sa este angajată pentru: a) pierderea totală sau parțială a mărfurilor; b) avaria acestora; c) neîndeplinirea obligației privind punerea mijlocului de transport

la dispoziția expeditorului, în condițiile prevăzute prin comanda de transport acceptată; d) nerespectarea termenului de predare a mărfurilor la destinație; e) pierderea sau utilizarea necorespunzătoare a documentelor primite de la expeditor; f) întârzierea executării transportului. Convenția C.M.R. stabilește următoarele, în legătură cu această ultimă ipoteză de răspundere a transportatorului: Transportul auto se consideră a fi întârziat dacă mărfurile nu au fost eliberate în termenul convenit, iar când nu a fost convenit un asemenea termen, dacă durata efectivă a transportului depășește timpul care, în mod rezonabil, este acordat unui transportator diligent, ținându-se seama de circumstanțe și, printre altele, (în cazul unei încărcări parțiale), de timpul necesar pentru asamblarea unei încărcături complete în condiții normale. Obligația transportatorului la plata de daune în acest caz de întârziere subsistă numai dacă cel îndreptățit să pretindă despăgubirea probează că din întârzierea respectivă a rezultat un prejudiciu; întinderea despăgubirii nu poate depăși însă prețul transportului, iar obligarea la plată operează numai dacă destinatarul formulează o rezervă în scris referitoare la întârziere, în termen de 21 de zile de la data punerii mărfurilor la dispoziția sa. În ipoteza că transportatorul nu eliberează mărfurile destinatarului în termen de 30 de zile de la expirarea termenului convenit sau, în lipsa unui asemenea termen, în decurs de 60 de zile de la primirea mărfurilor de către cel dintâi, trans-

portatorul este prezumat culpabil de pierderea acestora. Determinarea despăgubirii, în ipoteza pierderii totale sau parțiale a mărfurilor, se face ținând seama de valoarea acestora, la locul și data primirii lor spre a fi transportate; stabilirea valorii mărfurilor are loc pe baza cursului la bursă, a prețului curent al pieței ori, în lipsă, pe baza valorii uzuale a mărfii de același fel și aceeași calitate, fără însă ca întinderea despăgubirii să depășească 25 franci Poincaré pentru fiecare kilogram de greutate lipsă. Totodată, transportatorul va restitui taxa de transport, taxele vamale, precum și celelalte cheltuieli ocazionate de transport; restituirea acestora se va face în totalitate sau în parte (adică proporțional), în funcție de împrejurarea că pierderea mărfii a fost totală sau parțială. Cât privește ipoteza avariei mărfii, transportatorului îi revine obligația de a plăti despăgubiri în cuantumul mărfii depreciate; valoarea despăgubirii nu poate depăși însă, într-o atare ipoteză, suma ce s-ar fi cuvenit plătită în caz de pierdere totală sau parțială a mărfii (acest criteriu urmând a fi luat în considerare după cum întreaga marfă a fost depreciată sau numai o parte din ea). Despăgubirile sunt purtătoare de dobânzi: cuantumul acestora este de 5% pe an, iar calcularea lor se face la cererea reclamantului, cu începere din ziua formulării reclamației împotriva transportatorului, ori din ziua introducerii acțiunii în justiție. Constatarea pierderii totale sau parțiale a mărfii ori avariei acesteia se face de către destinatar, prin procesul-verbal de

constatare, întocmit la eliberarea mărfii ori în termen de 7 zile de la eliberare (pentru cazul de pierderi sau avarii neaparente). Potrivit Convenției C.M.R., transportatorul este exonerat de răspundere (dacă nu a acționat din culpă gravă sau cu doi) atunci când pierderea totală sau parțială a mărfii, avaria sau întârzierea în transport se datorează culpei expeditorului ori destinatarului, unor cazuri de forță majoră, unor vicii ale mărfii, defectuoșității ambalajului, utilizării de vehicule descoperite, manipulării, încărcării, stivuirii sau descărcării efectuate ori de expeditor, naturii specifice a mărfii, marcajului imperfect, transportului de animale vii. În cazul în care transportul se execută succesiv de mai mulți transportatori rutieri, fiecare dintre aceștia își asumă răspunderea executării transportului total, cel de-al doilea transportator și fiecare dintre transportatori devenind, prin efectul primirii de către ei a mărfii și a scrisorii de trăsură, părți la contractul de transport, în condițiile prevăzute de această scrisoare; răspunderea lor este astfel solidară.

RĂSPUNDEREA ÎN EXECUTAREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT FERROVIAR INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, suma de consecințe negative pe care este ținută să le suporte partea contractantă (expeditorul sau cărăușul) în cazul neexecutării sau executării defectuoase a obligațiilor asumate prin contractul de transport feroviar internațional de mărfuri. Această răspundere înfățișează aspecte diferite în raport cu contractul vizat: expeditor

sau cărăuș. a) *Răspunderea expeditorului*. Expeditorul răspunde în special pentru: exactitatea mențiunilor înscrise în scrisoarea de trăsură internațională; pagubele datorate stării mărfurilor și ambalajelor; insuficiența marcajului coletelor; fapta culpabilă a însoțitorilor mărfii. Ca urmare, el va suporta consecințele decurgând din înscrierea unor mențiuni incomplete sau inexacte în scrisoarea de trăsură internațională (de exemplu, privind natura mărfii): tot astfel, acesta va suporta și consecințele determinate de înscrierea unor mențiuni care nu s-au mai utilizat sau a căror semnificație este neclară, precum și pentru înscrierea unor mențiuni în alte rubrici ale documentului respectiv decât în rubricile special rezervate lor. Conform S.M.G.S., în cazul unor declarații inexacte cu ocazia completării scrisorii de trăsură internațională, referitoare la obiecte excluse transportului feroviar sau admise numai condiționat, expeditorul trebuie să plătească o amendă căii ferate, a cărei valoare să fie egală de cinci ori valoarea taxelor de transport, calculate pe baza tarifului aplicabil căilor ferate ale țării unde s-a constatat neregula respectivă; pentru declarații incorecte privind natura mărfii el va fi obligat la plata taxei de transport, calculată pe întregul parcurs, potrivit clasei tarifare corespunzătoare mărfii real transportate, stabilită la constatare. C.I.M. îl sancționează pe expeditorul care face declarații incorecte cu privire la obiecte excluse transportului feroviar sau admise numai condiționat pentru transport, cu

obligarea la plata unei suprataxe de 2 franci/kilogram brut de marfă. În cazul unor declarații frauduloase referitoare la natura sau greutatea mărfii, expeditorul va plăti căii ferate o suprataxă echivalentă cu dublul diferenței dintre taxa de transport ce ar fi trebuit percepută de la stația de predare până la stația de destinație și aceea care a fost calculată pe baza declarațiilor neregulate, incomplete sau inexacte. Ambele convenții (S.M.G.S. și C.I.M.) prevăd sancționarea expeditorului cu amenzi pentru supraîncărcarea vagoanelor în raport cu tonajul înscris pe ele. În ipoteza lipsei sau a stării necorespunzătoare a ambalajului, expeditorului îi revine o dublă responsabilitate: pe de o parte, el răspunde față de destinatar, având obligația să repare prejudiciul suferit de acesta prin efectul pierderilor și avariilor produse pe parcurs din pricina ambalajelor necorespunzătoare; pe de altă parte el răspunde față de calea ferată, fiind ținut să repare prejudiciul suferit de aceasta ca urmare a transportării mărfii incorrect ambalate. 2) *Răspunderea căraușului.* Calea ferată care a primit marfa în vederea transportului are responsabilitatea executării transportului pe întregul parcurs, până la destinație; această responsabilitate se distribuie însă între toate căile ferate (de tranzit și de destinație) care participă la îndeplinirea obligațiilor contractuale ce incumbă căraușului. Calea ferată din stația de predare – căreia expeditorul îi încredințează mărfurile pentru transport însoțite de scrisoarea de trăsură internațională – acționează nu numai în nume

propriu, ci și în numele celorlalte căi ferate din parcurs care concură la executarea transportului, preluând succesiv, într-un atare scop, marfa. Atât S.M.G.S. cât și C.I.M. consacră în mod expres caracterul solidar al răspunderii tuturor căilor ferate din parcurs. Calea ferată răspunde pentru pierderea totală sau parțială a mărfii, pentru avarierea acesteia în timpul transportului; de asemenea, ea răspunde pentru întârziere în executarea transportului și pentru pierderea documentelor specificate de predător în scrisoarea de trăsură internațională și anexată acesteia, precum și pentru neexecutarea culpabilă a modificării contractului de transport. În temeiul acestui contract, pe parcursul executării lui (din momentul primirii mărfii și până în momentul eliberării ei la destinație), calea ferată are paza juridică a mărfii transportate; exercitând această pază, calea ferată are și responsabilitatea integrității mărfii pe întreg parcursul transportului, fiind obligată să repare prejudiciile cauzate prin pierderea sau avarierea bunurilor respective. În sarcina căii ferate operează o prezumție de pierdere sau avarie a mărfurilor, dacă acestea nu au fost puse la dispoziția destinatarului în termen de 30 de zile de la împlinirea termenului prevăzut pentru executarea transportului; într-o atare ipoteză, chiar dacă marfa apere ulterior, calea ferată rămâne responsabilă pentru întârzierea obligației sale. Atât pierderea parțială cât și avarierea mărfii trebuie constare de către calea ferată (a stației de destinație) prin procesul-

verbal comercial, întocmit de regulă în prezența destinatarului; constatarea poate fi făcută și de către calea ferată de tranzit a stației din parcurs care a întocmit înștiințarea. S.M.G.S. prevede că despăgubirile datorate de calea ferată pentru pierderea totală sau parțială a mărfii se stabilesc fie în raport de prețul indicat în factura furnizorului (sau în extrasul din această factură, vizat conform normelor din țara unde s-a înaintat reclamația), fie pe baza unei expertize oficiale (atunci când nu poate fi valorificat procedeul raportării la pret). Dacă mărfurile pierdute sunt cu valoare declarată (de exemplu metale prețioase), cuantumul despăgubirii va fi echivalent sumei corespunzătoare pierdute, calculată în baza declarației expeditorului. În sistemul C.I.M., calcularea despăgubirilor se face ținându-se seama de cotațiile la bursă, iar în lipsa unui curs de bursă se ia în considerare prețul curent al pieței sau valoarea uzuală raportată la mărfuri de aceeași valoare și calculate locul și data la care marfa a fost primită; despăgubirea nu poate depăși însă 30 de franci pe kilogram brut de marfă lipsă. Ori de câte ori în prețul mărfii nu au fost incluse taxele vamale, taxele de transport și celelalte cheltuieli legate de transport, calea ferată este obligată ca, pe lângă plata despăgubirii, să restituie și aceste taxe și cheltuieli, în măsura în care privesc marfa pierdută. Atât S.M.G.S. cât și C.I.M. stabilesc responsabilitatea căii ferate și pentru pierderile în greutate suferite de mărfurile aflate în transport, în cazul în care

aceste pierderi depășesc toleranța admisă și precizată expres. Când privește răspunderea căii ferate pentru avarierea mărfii transportate, aceasta (calea ferată) are obligația să plătească despăgubiri corespunzătoare gradului de depreciere a mărfii; cuantumul unei asemenea despăgubiri se calculează prin aplicarea procentului de depreciere asupra mărfurilor vizate, fără ca valoarea despăgubirii să poată depăși suma ce s-ar fi plătit pentru pierderea totală, respectiv pentru o pierdere parțială a mărfii. Răspunderea căii ferate pentru întârzierea în executarea obligației privind transportarea mărfii se concretizează în îndatorirea acesteia de a plăti o despăgubire calculată în raport cu taxele de transport ale căii ferate care provocat întârzierea. Conform C.I.M., în cazul în care depășirea termenului de transport nu produce vreo pagubă, calea ferată va restitui o zecime din taxa de transport, însă nu mai mult de 50 de franci pentru fiecare expediție; când depășirea termenului de transport este generatoare de pagube, căii ferate îi revine obligația de a plăti o despăgubire al cărei cuantum nu poate fi superior dublului taxei de transport. S.M.G.S. prevede că despăgubirea la plata căreia este ținută calea ferată pentru întârziere în efectuarea transportului se stabilește în funcție de durata întârzierii, socotită la termenul total de executare a transportului, suma crescând progresiv de la 6% din taxele de transport, pentru 1/10 timp total întârziere, până la 30%, pentru mai mult de 4/10 timp total de întârziere.

Despăgubirea stabilită pentru întârzierea în executarea transportului poate fi cumulată cu despăgubirea plătită pentru pierderea parțială sau avaria mărfii, dar nu se admite ca suma obținută printr-un asemenea cumul să depășească suma totală convenită în cazul pierderii totale a mărfurilor. C.I.M. sancționează sever dolul căii ferate: în cazul în care neexecutarea sau executarea defectuoasă a contractului de transport feroviar internațional de mărfuri (înfățișată sub forma depășirii termenului de executare, avariei mărfii, pierderii ei totale sau parțiale) se întemeiază pe dolul sau culpa gravă a căii ferate, partea prejudiciată trebuie despăgubită integral, dacă probează vinovăția căraușului, pentru prejudiciul dovedit; se prevede însă că valoarea despăgubirii ce i se cuvine nu poate depăși dublul sumelor maxime datorate corespunzător fiecărui temei de răspundere considerat distinct. Beneficiarul despăgubirii, indiferent de modul cum aceasta a fost determinată, poate pretinde de la calea ferată și plata de dobânzi a căror calculare se face în chip diferit în sistemul S.M.G.S. față de C.I.M. Plata despăgubirii și dobânzii trebuie făcută în valuta căreia îi aparține calea ferată obligată. Conform S.M.G.S. și C.I.M., calea ferată este exonerată de răspundere pentru întârziere la transport, avaria mărfii, pierderea totală sau parțială a ei cauzate de: forța majoră, dispoziții greșite ale expeditorului, încărcare sau descărcare defectuoasă efectuată de către expeditor sau de către destinatar, neglijența

însoțitorului, ambalare incorectă, calamități naturale, dispoziții ale guvernelor statelor de pe parcurs etc.

RATA DAUNEI, raportul dintre despăgubirile și sumele asigurate plătite, pe de o parte, și încasările rezultate din primele de asigurare, pe de altă parte. Cu cât rata daunei este mai mică, cu atât asiguratul are o situație financiară mai bună.

RATIFICARE, mijloc juridic prin care *reprezentatul* face ca actele juridice îndeplinite de *reprezentant* fără împuternicire sau prin depășirea puterilor ce i-au fost conferite să producă efecte în patrimoniul său. **R.** operează cu efect retroactiv, ea poate fi expresă sau tacită, fiind susceptibilă să intervină la orice moment posterior încheierii actului juridic, **R.** îmbracă de regulă forma unei declarații, care poate fi adresată atât reprezentantului, cât și terțului contractant.

RAȚIONALIZAREA TRANSPORTURILOR MĂRFURILOR, sistem de organizare rațională a transporturilor prin folosirea celor mai eficiente metode din punct de vedere tehnic și economic constând în: scurtarea distanțelor de parcurs al mărfurilor până la locul desfacerii, prin eliminarea verigilor intermediare nejustificate prin înlăturarea transporturilor încrucișate și neraționale, apelându-se la furnizorii cei mai apropiați de magazinele societății; alegerea judicioasă a mijloacelor de transport cu un cost redus și cu menținerea calității mărfurilor transportate; îmbunătățirea indicatorilor de utilizare a mijloacelor de

transport proprii, folosind integral capacitatea lor de transport, introducând lucrul în două schimburi, eliminând staționările inutile și reducând timpul de staționare a vehiculelor la operațiile de încărcare și descărcare.

RĂZBOI VAMAL, proces economic caracteristic perioadelor de accentuare a crizelor economice de specificul căruia este escaladarea protecționismului tarifar și netarifar. A caracterizat mai cu seamă perioada de trecere de la liberalism la protecționismul agresiv și s-a datorat prioritar crizelor economice de supraproducție care s-au manifestat în perioada interbelică, precum și a acțiunii anumitor factori de natură politică și militară cu impact asupra economiei naționale și mondiale. În ultimele decenii ale secolului XX s-au înregistrat tensiuni în politica vamală pe plan internațional. Accentul s-a pus însă pe măsurile nevamale și netarifare de politică comercială.

REACTOR NUCLEAR, orice structură conținând combustibil nuclear, dispus astfel încât să se poată produce o reacție în lanț de fisiune nucleară fără altă sursă de neutroni.

REAL TIME, un sistem de calcul care procesează informațiile și dă un răspuns imediat sau în câteva secunde.

REASIGURARE, contract prin care o societate de asigurări transferă parțial unei alte asemenea societăți riscul pe care inițial l-a asigurat, plătind o primă specială de reasigurare. În practica asigurărilor internaționale ființează regula că orice asigurator procedează la R.

riscurilor asumate față de proprii clienți, la una sau mai multe societăți de R. Acest transfer de riscuri se face uneori în proporție de 80-90%, fiind dublat de asumarea de către respectiva societate a unei părți a riscurilor asigurate de alte societăți comerciale din domeniul asigurărilor. În cazul producerii riscului reasigurat, dacă asiguratorul inițial încetează plățile, asiguratul nu se poate îndrepta împotriva reasiguratorului decât dacă în polița de asigurare a fost stipulată o clauză expres în acest sens.

REASIGURAT, 1. Asigurator care cedează în parte sau total suma asigurată unui alt asigurator, întrucât apreciază că, în caz de daună, n-ar putea să suporte singur dauna. 2. Cedentul asigurării.

REASIGURĂTOR, societatea de asigurare ce încheie cu altă asemenea societate un contract de reasigurare, asumându-și obligația față de acesta din urmă (asiguratorul reasigurat) să plătească în întregime sau în parte sumele pe care ea ar trebui să le achite unui asigurat sau beneficiar în temeiul unui contract de asigurare preexistent. R. se obligă față de asiguratorul reasigurat în schimbul plății de către acesta din urmă a primei de reasigurare.

RECEPȚIE CANTITATIVĂ, recepție ce constă în verificarea cantitativă a locului de marfă primit prin numărarea lotului de marfă primit prin numărarea, măsurarea sau cântărirea (inclusiv a ambalajelor) produselor respective. Procesul recepției cantitative cuprinde ur-

mătoarele faze: identificarea produselor din lot, numărarea, măsurarea sau cântărirea în funcție de felul mărfurilor, a produselor, verificarea cantității efective recepționate și compararea acesteia cu cantitățile indicate de către furnizor în documentele de livrare și de transport (facturi, avize de expediție, scrisorile de transport etc.) pentru a se constata concordanța datelor; încheierea proceselor verbale de recepție. Verificarea cantitativă se poate face integral (întregul lot) sau prin sondaj. Verificarea prin sondaj se face în general la mărfurile ambalate. Dacă se constată existența unei neconcordanțe între masa netă sau numărul de produse recepționate și cea indicată în documentele de livrare și de transport, atunci se întocmește un proces-verbal de constatare, unde se vor consemna lipsurile respective.

RECHIZITE, mijloace folosite pentru fixarea sau protejarea mărfurilor încărcate în vagoane și anume: prelate, frânghii, grilaje, pene, lanțuri și altele similare.

RECIPIȘĂ, document sub forma unei dovezi sau adeverințe care confirmă oficial primirea unei sume de bani, a unui colet poștal, a unui act de justifică prezența mărfurilor într-un depozit, recepționarea mărfurilor de către transportator etc.

RECIPIȘĂ A SECUNDULUI v. ordin de imbarco.

RECIPIȘĂ DE ANTREPOZITARE v. warant.

RECIPIȘA DE BAGAJE, document de transport pentru bagaje înregistrate.

RECIPIȘĂ DE DEPOZIT, 1. Document eliberat de către depozitar, prin acerea acesta din urmă îi confirmă deponentului primirea mărfurilor menționate în cuprinsul lui, consfințind astfel contractul comercial de depozit intervenit între părți. **2.** Titlu de credit ce încorporează marfa predată în depozit de către deponent, remis acestuia din urmă de către depozitar, cu ocazia îndeplinirii operațiunii de primire-predare a lucrurilor menționate în cuprinsul său. Poate fi normativ, la ordin sau la purtător. Este transmisibil prin procedura girului, posesia lui valorând proprietatea asupra mărfii din depozit. Girul **R.D.** îi transferă giratarului dreptul de proprietate asupra mărfii aflate în depozit (marfă care este gajată), transmisiunea operând cu respectarea drepturilor deținătorului warantului (adică a creditorului gajist). În dreptul englez, **R.D.** este singurul document eliberat de către depozitar; aici nefiind reglementat warantul, eventualul gaj se realizează prin girarea **R.D.** Fiind cesibilă, **R.D.** facilitează vânzarea în comerțul internațional. Acest document trebuie să conțină, obligatoriu, următoarele mențiuni: denumirea și sediul depozitului; numărul curent din registrul în care au fost înscrise mărfurile depozitate și data emiterii; numele și domiciliul deponentului; natura, calitatea și greutatea mărfurilor depozitate; plata taxelor de import sau export; polița de asigurare; termenul de păstrare a bunurilor depozitate. În ipoteza în care andosat este

numai warantul, posesorul dobândește doar un drept de gaj asupra mărfurilor; prin efectul andosării warantului de către o bancă comercială, proprietarul mărfurilor (adică cel care deține **R.D.**) poate dobândi credite. În comerțul internațional al României **R.D.** poate fi utilizată cu rezultate sigure, în următoarele situații: a) în cazul în care, pentru motive diverse, nu este indicat ca un anumit lot de mărfuri expediat să fie eliberat destinatarului (deoarece, de exemplu, acesta din urmă a intrat în stare de faliment), acele mărfuri se predau unui depozit care va emite o recipisă la ordinul societății comerciale care a făcut predarea mărfurilor respective; pe baza acestui titlu de credit, mărfurile înscrise în cuprinsul său pot fi negociate altui cumpărător, care devine proprietarul lor după plata prețului prin andosarea **R.D.** la ordinul acestuia. b) **R.D.** îndeplinește o funcție similară și în cazul vânzărilor cu plata prin incasso documentar: mărfurile se expediază pe adresa unui depozit general, care eliberează recipisa, la ordinul băncii corespondente, Băncii române ce urmează să încaseze prețul; cumpărătorul extern intră în posesia mărfurilor respective după plata prețului, primind recipisa andosată la ordinul lui.

RECIPIȘĂ DE EXPEDIȚIE, document specific transportatorului de mărfuri prin care acesta justifică recepția mărfurilor pentru transport. Recipisa de expediție constituie un act important în cazul deschiderii unui acreditiv comercial.

RECLAMĂ AERIANĂ, marcarea sub forma unei simbolizări pe cer a unor

reclame luminoase cu ajutorul unor substanțe fumigene, prin lansarea unor baloane publicitare, sau cu ajutorul avioanelor și elicopterelor care pot lansa fluturași și afișe.

REDEVENȚĂ, denumire generică dată sumei de bani care trebuie plătită la date fixe, prestabilite, de către concesionarul unor terenuri petroliere, al unor lucrări de construire sau de modernizare a unor lucrări publice, a exploatarea unei mine, al licenței de utilizare a unui brevet de invenție ori a unor drepturi de autor etc. către concedentul acestora. **R.** este în esență un tip de rentă. **R.** poate fi stabilită ca preț forfetar sau în funcție de cifra de afaceri ori de volumul producției realizate. Tendința ultimelor decenii, tendință influențată de economia internațională, este de înlocuirea a sistemului **R.** cu sistemul participației, sistem eficient îndeosebi în cazul concesiunilor petroliere. **R.** provenind dintr-un stat contractant și plătite unui rezident al celui alt stat contractant al unei convenții internaționale în materia evitării dublei impuneri și prevenirii evaziunii fiscale, pot fi impuse în acel celălalt stat contractant. În acest caz, **R.** vor cuprinde plăți de orice fel și în natură permise pentru folosirea sau concesionarea folosirii oricărui drept de autor asupra unei opere literare, artistice sau științifice, inclusiv asupra filmelor de cinematograf, filmelor sau benzilor ori altor mijloace de redare folosite pentru emisiunile de radio sau televiziune, transmisiile prin satelit, cablu ori fibre optice sau prin orice mijloace elec-

tronice sau tehnologii similare folosite pentru emisiunile destinate publicului, pentru orice patent, marcă de comerț, desen sau model, plan, formulă secretă sau procedeu de fabricație sau pentru utilizarea sau dreptul de a utiliza orice echipament industrial, comercial sau științific ori pentru informații referitoare la experiența dobândită în domeniul industrial, comercial sau științific (know-how) cu excepția plăților privind minele, carierele sau exploatarea resurselor naturale. Termenul **R.** include de asemenea câștigurile provenite din înstrăinarea oricăruia dintre aceste bunuri sau drepturi, în măsura în care sunt legate de producție, productivitate, de folosirea sau dispunerea de astfel de bunuri sau drepturi.

REEXPEDIERE, operațiune concretizată în reluarea în reluarea unei expediții de marfă și de dirijare a acesteia către destinația finală. Înfăptuirea acestei operațiuni este realizată de către o casă de expediție specializată, în armonie cu instrucțiunile transmise de corespondentul său. Frecvent **R.** vizează expedierea mărfurilor sosite pe marile aeroporturi, mărfuri ce trebuie dirijate spre aeroporturi mai mici care prin specificul dotării lor tehnice nu fac posibilă aterizarea aeronavelor de lung curier. De asemenea, **R.** este necesară și în cazul transportului de mărfuri pe calea ferată vizând mărfurile sosite în vagoane la frontiera unei țări de unde sunt dirijate către beneficiarii lor din țara respectivă. Tot astfel **R.** se practică și în cazul mărfurilor sosite în porturi maritime sau fluviale de unde acestea

sunt dirijate către beneficiarii lor din interiorul țării respective. Transportul mărfurilor obiect al **R.**, în acest caz și destinația indicată de beneficiar, se face pe calea ferată sau pe căile rutiere. Din punct de vedere al tehnicii de realizare **R.** se derulează astfel: marfa sosește la punctul de **R.** pe adresa casei de expediție care urmează să realizeze operațiunea de **R.**; corespondentul din străinătate al acestei case de expediție dă instrucțiuni referitoare la modul de completare a documentelor de transport necesare pentru ca respectiva marfă să ajungă la beneficiarul final; instrucțiunile sunt predate cărașului împreună cu marfa și pe baza lor urmează să se efectueze transportul până la destinația finală. Cheltuielile ocazionate de **R.** sunt decontare de către casa de expediții corespondentului său; la aceste cheltuieli se adaugă comisionul corespunzător. La rândul său corespondentul decontează cheltuielile totale la beneficiarul transportului respectiv.

REEXPORT, operațiune de comerț internațional, presupunând cumpărarea unei mărfi în regim de import și vânzarea ei în regim de export în scopul obținerii unui profit (rezultat din diferența de preț) sau al promovării relațiilor comerciale cu diverse țări. În această ultimă ipoteză, **R.** are caracter promoțional și vizează: importurile pentru prelucrare; importurile de completare; realizarea acțiunilor de cooperare; îndeplinirea obligațiilor decurgând din acordurile barter; livrările în contrapartidă etc. Uneori **R.** presupune tranzitarea

teritoriului țării care îl face, altelei o atare problemă nu se pune, deoarece R. este obiect al unor operațiuni comerciale autonome (de sine stătătoare) sau care sunt subordonate altor operațiuni. R. poate fi utilizat și pentru testarea unor piețe în vederea unui export de produse similare, fabricate în țara care face R. R. se poate practica, în principiu, cu acordul exportatorului, dar acest acord nu este obligatoriu. Excepție face cazul când părțile stipulează în contract o clauză expresă de interzicere a R.

REFABRICARE (RECONSTRUCȚIE) A VEHICULELOR, activitate de producție industrială pe un flux de fabricație, cu o tehnologie elaborată sau avizată de producătorul inițial al vehiculelor respective și cu un sistem de asigurare a calității certificat de organisme competente.

REFACTIE, 1. (în transportul feroviar) denumire dată reducerii tarifului de transport ce se acordă expeditorului în cazul în care acesta predă căraușului, într-un anumit interval de timp sau pentru o anumită destinație, o cantitate minimală de marfă. R. este acordată frecvent, în transportul internațional de mărfuri de către administrațiile naționale de căi ferate, cu finalitatea stimulării transportului de tranzit. **2.** Reducere de preț care se acordă de către exportator în cazul în care partida de mărfuri livrată de acesta conține cantități de produse deficiente calitativ sau complet neutilizabile. Prin acordarea R. se realizează o diminuare a prețului

global al contractului. Concret R. se aplică fie asupra prețului unitar, fie asupra cantității cu referire la care se calculează prețul.

REGIM DE FRONTIERĂ, ansamblu al reglementărilor cuprinse în legile interne ale statului și în convenții internaționale privind demarcarea liniei de frontieră, întreținerea și paza frontierei, condițiile trecerii acesteia, prevenirea și rezolvarea conflictelor sau a incidentelor de frontieră, precum și alte măsuri referitoare la desfășurarea activităților în apropierea frontierei. Legile interne stabilesc reguli cu privire la paza frontierei, limitarea libertăților de intrare și ședere în localitățile de frontieră; folosirea pământului și desfășurarea activității economice în localitățile din anumite porțiuni ale frontierei etc. Convențiile internaționale încheiate între țările limitrofe reglementează întreținerea frontierei; utilizarea drumurilor de frontieră; trecerea frontierei de către autoritățile grănicerești, vameși, însoțitori de vagoane de căi ferate sau de către persoanele care posedă loturi de pământ pe teritoriul celuilalt stat în scopul cultivării pământului.

REGIM VAMAL, ansamblu de norme ce reglementează activitatea vamală și dau expresie în plan juridic politicii vamale a unui stat. Normele ce configurează R.V. stabilesc reguli cu privire la: controlul vamal, vămuirea bunurilor, aplicarea tarifului vamal și alte operațiuni similare. R.V. instituit de fiecare stat ține seama de convențiile internaționale vamale la care este parte statul

respectiv. De regulă, legislația vamală este cuprinsă în coduri și regulamente vamale. Orice stat, în principiu, creează o structură organizatorică adecvată pentru aplicarea pe teritoriul său a R.V. propriu. Această structură este *administrația vamală*.

REGIMUL ARMELOR DE FOC ȘI AL MUNIȚIILOR, ansamblu de norme ce reglementează deținerea, portul și folosirea armelor de foc și munițiilor, uzul de armă și operațiunile cu arme și muniții. Deținerea și, după caz, portul și folosirea armelor și a munițiilor de către persoane fizice, sunt permise numai cu autorizația organelor competente ale Ministerului de Interne în a cărei rază teritorială își are domiciliul cel în cauză. Organele competente ale Ministerului de Interne stabilesc numărul armelor ce pot fi deținute și pot autoriza deținerea și folosirea de către aceeași persoană a cel mult două arme de același calibru, precum și cantitatea de muniții corespunzătoare acestora. Cetățenii români pot fi autorizați să dețină și după caz să poarte și să folosească arme de tir, arme de vânatoare, arme de împrăștiere a gazelor nocive, iritante sau de neutralizare și arme de panoplie, iar dintre armele militare, numai pistol sau revolver, precum și muniția corespunzătoare. Străinii cu domiciliul sau cu reședința în România pot fi autorizați să dețină și după caz să poarte și să folosească arme de tir sau arme de vânatoare, arme de împrăștiere a gazelor nocive, iritante sau de neutralizare și arme de panoplie, iar dintre armele militare numai pistol sau revolver,

precum și muniția corespunzătoare. Străinii cu domiciliul sau cu reședința în România pot fi autorizați să dețină și, după caz, să poarte și să folosească arme de tir, arme de vânatoare, arme de împrăștiere a gazelor nocive, iritante sau de neutralizare și arme de panoplie și muniția corespunzătoare. Străinii veniți în România pentru a participa la concursuri oficiale de tir sau pentru a practica vânatoarea în condiții legale, pot deține, purta și folosi arme de tir sau arme de vânatoare după caz și muniția corespunzătoare numai dacă acestea au fost înscrise de organele de control pentru trecerea frontierei de sta române în pașapoartele sau în actele valabile cu care au intrat în România o dată au procurat legal armele sau munițiile de la cluburile, asociațiile sau celelalte persoane juridice autorizate să desfășoare asemenea activități. Deținerea, portul și folosirea armelor militare și munițiilor corespunzătoare de către persoanele fizice străine, pe teritoriul României, sunt interzise. Însoțitorii delegațiilor străine la nivelul șefilor de stat și de guvern precum și militarii care fac vizite oficiale în România pot deține, purta și folosi arme militare și muniția corespunzătoare în timpul șederii lor în țară cu avizul organelor competente. Membrii personalului misiunilor diplomatice ai oficiilor consulare și ai reprezentanților organizațiilor internaționale interguvernamentale acreditate în România sunt scutiți pe bază de reciprocitate de obligația de a obține autorizarea pentru a deține arme de foc și muniție. Introducerea și scoaterea din

țară a armelor de foc de către această categorie de persoane sunt permise cu avizul Ministerului Afacerilor Externe. Nu pot fi autorizați să dețină, să poarte și să folosească arme și muniții: a) minorii; b) bolnavii psihic precum și cei care, datorită altor afecțiuni de care suferă, stabilite de Ministerul Sănătății, ar putea pune în primejdie propria lor viață ori pe a altora atunci când ar deține sau ar folosi arme și muniții; c) cei care, datorită antecedentelor penale sau conform dovezilor existente la organele competente, prezintă pericol pentru ordinea publică, siguranța statului sau pentru viața și integritatea corporală a persoanelor. Persoanele fizice care doresc să dețină și, după caz, să poarte și să folosească arme și muniții și care îndeplinesc condițiile legale pentru a fi autorizate depun în acest scop la inspectoratul de poliție al județului sau la Direcția Generală de Poliție a Municipiului București în a căror rază teritorială își au domiciliul. Persoanei autorizate să dețină și, după caz, să poarte și să folosească arme și muniții i se eliberează "Permis de armă". În permisul de armă se înscriu, de către organele emitente, armele și munițiile pe care titularul a fost autorizat să le dețină precum și scopul în care le poate folosi. Permisul de armă conferă titularului dreptul de a deține și după caz a purta și folosi armele și munițiile corespunzătoare înscrise în acesta precum și pe cele împrumutate în condițiile legii. Armele și munițiile deținute de persoanele fizice nu pot fi folosite decât în scopul pentru care s-a

dat autorizarea. Pot deține și folosi arme de foc și muniții: a) persoane juridice române, inclusiv cele al căror obiect de activitate îl constituie prestarea de servicii în domeniul protecției și pazei; b) Regia Autonomă a Pădurilor "Romsilva" și subunitățile aparținând acesteia, precum și asociațiile de vânători sportivi legal constituite; c) Ministerul Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului și unitățile din subordinea sa; d) unitățile piscicole din subordinea Ministerului Agriculturii și Alimentației; e) Federația Română de Tir; f) Direcția Generală a Vămirilor și unitățile din subordinea acesteia. Persoanele fizice care au procurat din străinătate arme de tir, de vătămare ori de împrăștiere a gazelor nocive, iritante sau de neutralizare, precum și arme de panoplie și muniții, fără a obține în prealabil aprobarea de la organul de poliție competent, sunt obligate ca în termen de 10 zile de la sosirea în țară să se prezinte la organele de poliție pentru a solicita autorizarea deținerii lor. Până la obținerea autorizației, armele și munițiile se rețin la punctul de control pentru trecerea frontierei de stat. În cazul autorizării persoanelor fizice care dobândesc arme și muniții din străinătate, organul de poliție eliberează o dovadă cu care acesta ridică armele și munițiile ce le-au fost reținute de către organele de vamale din punctul de control pentru trecerea frontierei de stat prin care au intrat în țară. Dacă organele de poliție nu eliberează dovada, armele și munițiile reținute de organele vamale în punctul de control pentru trecerea fron-

tiere de stat pot fi restituite persoanelor de la care au fost procurate în termen de 90 de zile de la reținerea lor. În cazul în care armele și munițiile reținute în punctul de control pentru trecerea frontierei de stat nu au fost preluate de către persoanele de la care au fost reținute în termenul prevăzut de lege, acestea sunt ridicate și depuse de organul de poliție la unitățile specializate în vederea valorificării lor la prețul stabilit de proprietar iar sumele rezultate din vânzare se înmânează de către vânzător persoanelor care au fost reținute. Ministerul Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului, unitățile din subordinea sa, Regia Autonomă a Pădurilor "Romsilva" și subunitățile aparținând acesteia, precum și asociațiile de vânzători sportivi legal constituite pot închiria arme de vânatoare și pot vinde muniții pentru acestea străinilor veniți temporar în România care doresc să participe la vânatoare în condiții legale, precum și cetățenilor români, membri ai asociațiilor de vânzători sportivi. Condițiile de închiriere a armelor și tarifele practicate sunt cele stabilite de unitățile respective. Pentru fiecare import sau export de arme de tir, de vânatoare, de împrăștiere a gazelor nocive, iritante sau de neutralizare, de muniții pentru asemenea arme sau de arme de panoplie ori de recuzită, agenții economici autorizați să efectueze asemenea operațiuni sunt obligați să anunțe cu 5 zile înainte inspectoratul de poliție al județului sau Direcția Generală de Poliție a Municipiului București, în a căror rază teritorială își au sediul. Trans-

porturile de arme și muniții aparținând persoanelor juridice se efectuează numai de către persoane care au avizul organelor de poliție în calitate de delegați și însoțite de pază înarmată, pe baza ordinului de transport care cuprinde: numele și prenumele delegatului și ale paznicilor, numărul și felul armelor și munițiilor, locul unde sunt transportate, traseul folosit, numărul autorizației și denumirea organului de poliție care a eliberat autorizația. Persoanele juridice care transportă arme și muniții sunt obligate să înștiințeze în prealabil în scris organele de poliție în raza cărora își au sediul prezentând documentele eliberate de unitățile competente din care să rezulte că starea tehnică a mijloacelor de transport folosite este corespunzătoare. Paza armelor și a munițiilor în tranzit pe teritoriul României se asigură prin grija și pe răspunderea persoanelor juridice care efectuează transportul sau expedițiile internaționale. Antrenorii și instructorii de tir sunt obligați să-i însoțească pe sportivii minori care se deplasează cu arme și muniții asigurând deplina securitate a acestor materiale. În afară de aceste reglementări aflate sub imperiul Legii nr. 17/1996 privind regimul armelor de foc și al munițiilor, legea-cadru în materie. Hotărârea Guvernului nr.626/ 1997 privind Regulamentul de aplicare a Codului vamal al României mai stipulează: a) în declarația proviziilor de bord sunt înscrise armamentul și munițiile aflate pe navă sau aeronavă. Aceste bunuri se păstrează sub sigiliu

vamal pe toată durata staționării navelor în port. Comandanții navei sau aeronavei sunt obligați să declare biroului vamal aceste bunuri aflate la bord, la introducerea sau scoaterea acestora din țară; b) Persoanele fizice sunt obligate să declare în scris armele și munițiile pe care le introduc sau le scot din țară și să le prezinte pentru control la birourile vamale. Declararea în scris se face pe formulare tipizate, care se pun gratuit la dispoziție de birourile vamale, la cererea persoanelor fizice. Călătorii cu domiciliul în străinătate pot introduce temporar în țară, fără garantarea drepturilor de import și fără formalități vamale, doar arme de vânătoare cu câte 100 cartușe fiecare armă, în condițiile prevăzute de reglementările privind regimul armelor de foc și al munițiilor. Când există suspiciuni că bunurile nu se introduc pentru uzul personal, autoritatea vamală poate să ceară garantarea plății drepturilor de import sau să înmâneze titularului declarații vamale de călători care se înscriu în documentele de călătorie. Călătorii cu domiciliul în România pot scoate temporar din țară, fără garantarea drepturilor de export, armele prevăzute mai sus, cu muniția aferentă. La reintroducerea în țară, pentru a beneficia de scutire, călătorii trebuie să facă dovada scoaterii din țară a acestor bunuri prin declarația dată de călător la ieșirea din țară sau prin actele care atestă proveniența acestor bunuri din România.

REGIMUL DE CONTROL AL ACTIVITĂȚII NUCLEARE, controlul pre-

ventiv, operativ-curent și ulterior al respectării prevederilor legale și reglementărilor speciale emise în materia activităților nucleare, efectuat de către reprezentanții Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților Nucleare, anume împuterniciți; la solicitanții sau la titularii de autorizații. Organele de control al activității nucleare sunt: 1) Inspekția de stat pentru Protecția Nucleară din cadrul Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților Nucleare; 2) Inspectoratele de poliție sanitară și medicină preventivă ale Ministerului Sănătății; 3) Inspekția de stat pentru protecția mediului din cadrul Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului; 4) Inspekția de stat pentru cazane și instalații de ridicat din cadrul Ministerului Industriei; 5) Comisia centrală pentru accident nuclear și căderi de obiecte cosmice din cadrul Ministerului Apărării Naționale; 6) inspectoratul general al Poliției și Comandamentul Trupelor de Pompieri din cadrul Ministerului de Interne; 7) Inspekția de stat pentru protecția muncii din cadrul Ministerului Muncii și Protecției Sociale; 8) Agenția Națională de Control al Exporturilor Strategice și de Interzicere a Armelor Chimice; 9) Biroul Român de Metrologie Legală; 10) Direcția Generală a Vămirilor din cadrul Ministerului Finanțelor. Controlul se efectuează în incinta în care aceștia desfășoară activități supuse regimului de autorizare în orice alt loc în care ar putea avea legături cu aceste activități sau la oricare altă persoană fizică sau juridică ce ar putea desfășura activități, deține

instalații, materiale, alte surse sau informații, în oricare dintre următoarele situații: a) în vederea eliberării autorizației solicitate; b) în perioada de valabilitate a autorizației; în mod periodic sau inopinat; c) pe baza notificării titularului autorizației; d) atunci când ar putea exista instalații, materiale, alte surse sau informații sau care ar putea desfășura activități precum: 1) cercetarea, proiectarea, amplasarea, producția, construcția, montajul, punerea în funcțiune, exploatarea, modificarea, dezafectarea, importul și exportul obiectivelor și instalațiilor nucleare; 2) mineritul și punerea minereurilor de uraniu și toriu și producerea, furnizarea, închirierea, transferul, manipularea, deținerea, prelucrarea, tratarea, utilizarea, depozitarea temporară sau definitivă, transportul, tranzitul, importul și exportul materialelor nucleare și radioactive, inclusiv al combustibilului nuclear, al deșeurilor radioactive și al dispozitivelor generatoare de radiații ionizante; 3) furnizarea și utilizarea aparaturii de control dozimetric al radiațiilor ionizante, a materialelor și dispozitivelor utilizate pentru protecția împotriva radiațiilor ionizante, precum și a mijlocului de containerizare sau de transport special amenajate în acest scop; 4) producerea, furnizarea, închirierea, transferul, deținerea, exportul, importul, materialelor, dispozitivelor și echipamentelor precum și a informațiilor pertinente pentru proliferarea armelor nucleare sau a altor dispozitive nucleare explozive precum: I. materiale nenucleare, materiale ale

căror proprietăți sunt adecvate utilizării în producerea energiei de origine nucleară; II. dispozitive sau echipamente special concepute pentru a fi utilizate în instalații din ciclul combustibilului nuclear sau adecvate utilizării în acest scop; III. dispozitive sau echipamente special concepute pentru a fi utilizate în fabricarea materialelor nucleare sau în fabricarea altor materiale nenucleare care sunt prevăzute mai sus, cât și acele dispozitive sau echipamente care sunt adecvate utilizării în aceleași scopuri; IV. dispozitive sau echipamente esențiale pentru fabricarea dispozitivelor menționate; 6) deținerea, transferul, importul și exportul informațiilor nepublicate, aferente materialelor, dispozitivelor și echipamentelor pertinente pentru proliferarea armelor nucleare sau a altor dispozitive nucleare explozive; 7) realizarea produselor și serviciilor destinate obiectivelor și instalațiilor nucleare. Reprezentantii comisiei, în exercitarea mandatului de control, au următoarele drepturi: a) să aibă acces la orice loc în care se desfășoară activitățile supuse controlului; b) să efectueze măsurătorile și să instaleze echipamentul de supraveghere necesar; c) să solicite prelevarea și să primească eșantioane din materialele sau produsele supuse, direct sau indirect, controlului; d) să oblige persoana fizică sau juridică controlată la asigurarea îndeplinirii prevederilor menționate și să mijlocească extinderea controlului la furnizorii săi de produse și de servicii sau la subfurnizorii acestora; e) să aibă acces la toate informațiile,

datele tehnice și contractuale, sub orice formă, necesare pentru îndeplinirea obiectivelor controlului, cu respectarea confidențialității, dacă deținătorii solicită aceasta; f) să oblige pe titularul autorizației să transmită rapoarte, informații și notificări în forma cerută de reglementări; g) să oblige pe titularul autorizației să mențină evidența în forma cerută de reglementări a materialelor, altor surse și activități supuse controlului și să controleze aceste evidențe; h) să primească, prin grija solicitantului sau a titularului autorizației, echipamentul de protecție necesar. Aceste prevederi se aplică în măsura în care acordurile internaționale la care România este parte o prevăd și persoanelor aprobate de Guvernul României care efectuează în prezența reprezentanților desemnați de comisii de control prevăzute în aceste acorduri internaționale. Reprezentanții comisiei au obligația să respecte, pe toată durata controlului, condițiile de autorizare aplicabile, așa cum sunt ele impuse personalului titularului autorizației după încheierea controlului, reprezentanții comisiei au următoarele atribuții: a) să încheie un proces verbal de control în care să consemneze rezultatele controlului, acțiunile corective dispuse și termenele de rezolvare a acestora; b) să propună suspendarea sau retragerea autorizației sau a permisului de exercitare în condițiile prevăzute de lege; c) să propună sesizarea organelor de urmărire judiciară în cazurile și pentru faptele prevăzute în lege; d) să dispună titularului autorizației sancțio-

narea disciplinară a personalului vinovat în condițiile prevăzute de prevederile legale; e) să aplice titularului autorizației, prin persoanele care, potrivit statutului acestuia, îl reprezintă în raport cu autoritățile publice, sancțiunile contravenționale prevăzute în prevederile legale pentru persoanele fizice sau juridice; f) să aplice sancțiunile contravenționale personalului care se face vinovat pentru săvârșirea contravențiilor. Pe toată durata controlului, persoanele fizice și persoanele juridice supuse controlului au obligația să ia toate măsurile necesare pentru a permite îndeplinirea în bune condiții a prevederilor de mai sus. În caz de nesupunere la control sau de nesupunere la oricare dintre dispozițiile sale, comisia poate cere autorităților competente fie să procedeze la executarea silită fie să întreprindă o anchetă. Comisia poate cere intervenția reprezentanților Inspectoratului General al Poliției sau, în cazuri de urgență, poate întreprinde, din proprie inițiativă, măsuri asiguratorii de securitate nucleară, urmând ca toate cheltuielile aferente să fie rambursate de titularul autorizației de bunăvoie sau prin executarea silită. Răspunderea pentru daunele nucleare, provocate de timpul sau ca urmare a accidentelor ce pot surveni prin desfășurarea activităților prevăzute în autorizație ori a altor activități care au avut ca urmare decesul, vătămarea integrității corporale sau a sănătății unei persoane, distrugerea, degradarea ori imposibilitatea temporară de folosire a vreunui bun, revine în întregime titu-

larului autorizației, în condițiile stabilite prin lege și prin angajamentele internaționale la care România este parte.

REZERVAȚIE A BIOSFEREI, zonă geografică cu suprafețele de uscat și de apel inclusiv terenuri aflate permanent sub ape, în care există elemente și formațiuni fizico-geografice, specii de plante și animale care îi conferă o importanță biogeografică, ecologică și estetică deosebită, cu valoare de patrimoniu natural național și universal, fiind supusă unui regim special de administrare în scopul protecției și conservării acesteia, prin dezvoltarea așezărilor umane și organizarea activităților economice în corelare cu capacitatea de suport a mediului deltaic și a resurselor sale naturale. Teritoriul rezervației este delimitat în următoarele zone: a) zone cu regim de protecție integrală; b) zone tampon cu regim diferențiat de protecție în care se pot desfășura unele activități umane, precum și zone de reconstrucție ecologică; c) zone economice în care se pot desfășura activități economico-tradiționale. Zonele cu regim de protecție integrală sunt protejate, în mod obligatoriu, de zone tampon. Rezervația Biosferei, Delta Dunării, zonă de importanță ecologică națională și internațională, cuprinde următoarele unități fizico-geografice: Delta Dunării, sărăturile (Murighiol-Plopii) până la Cotul Pisicii, sectorul Isaccea-Tulcea cu zona inundabilă; litoralul Mării Negre de la Brațul Chilia până la Capul Midia, apele maritime interioare și marea teritorială, până la izobata de 20 m inclusiv. Limita

continentală a rezervației este reprezentată de contactul Podișului Dobrogean cu zonele umede și palustre.

RADIOCOMUNICAȚIE, telecomunicație prin unde radioelectrice. Termenul R. cuprinde de asemenea și telecomunicațiile prin unde electromagnetice a căror frecvență este superioară frecvenței de 3000 GHz și care se propagă în spațiu fără ghid artificial.

REGIMUL DUNĂRII, ansamblu al reglementărilor juridice naționale și internaționale care privesc modalitățile de desfășurare a navigației pe acest fluviu, precum și a altor activități conexe. Începutul reglementării juridice a navigației pe Dunăre îl constituie Tratatul dintre Austria și Turcia (1616) care a prevăzut pentru cetățenii Austriei libertatea navigației pe Dunăre, aflată până atunci sub stăpânirea Turciei. Au urmat tratatele de la Karlowitz (1699), Passarowitz (1718) dintre Austria și Turcia, de la Kuciuk-Kainargi (1774) și București (1812) dintre Rusia și Turcia, care au stipulat dreptul de liberă navigație pe Dunăre pentru navele țărilor semnatare ale tratatului. Deși la Congresul de la Viena (1815) Marea Britanie a obținut recunoașterea Dunării ca fluviu internațional, reglementarea juridică nu a avut aplicație în Imperiul Otoman. Mai târziu, prin Tratatul de pace de la Adrianopol (1829), Rusia primește dreptul asupra gurilor Dunării și dreptul de liberă navigație pe fluviu. Dreptul la liberă navigație pe Dunăre este apoi acordat tuturor statelor ca urmare a Convenției de la Petersburg (1840) dintre Rusia și Austria. În 1856,

prin Tratatul de la Paris, Anglia, Franța, Turcia și Prusia și-au asigurat stăpânirea asupra Dunării în detrimentul drepturilor și intereselor legitime ale țărilor riverane. Prin tratatul respectiv, a fost înființată pentru Dunărea de Jos Comisia Europeană a Dunării (CDE) alcătuită din reprezentanții Marii Britanii, Franței, Prusiei, Sardiniei, Rusiei, Turciei și Austriei, având ca principală sarcină proiectarea și asigurarea executării lucrărilor de dragare a locurilor invadate de nisipuri, menținerea permanentă a navigabilității Dunării. Prin Tratatul de la Paris (1856) și celelalte tratate ulterioare, CED a primit atribuții judecătorești, administrative, precum și imunități și privilegii. După primul război mondial, regimul de navigație pe Dunăre a fost reglementat prin Convenția de la Paris (1921) care dă așa numitul "statut definitiv" al Dunării. S-au înființat două comisii internaționale de supraveghere: Comisia Internațională a Dunării (CID) și Comisia Europeană a Dunării (CED) în care intrau, pe lângă statele riverane și marile puteri: Marea Britanie, Franța, Italia. Acordul de la bucurești (1939) a modificat componența CED prin includerea Germaniei. Prin Convenția de la Viena (1940) CID a fost desființată și înlocuită cu alte două organe: Consiliul Dunării Fluviale și Comitetul Special al Consiliului Dunării Fluviale. În prezent R.D. este reglementat prin Convenția asupra regimului navigației pe Dunăre, adoptată la Conferința de la Belgrad în 1948 în urma căreia s-a creat de asemenea Comisia Dunării și de Convenția refe-

ritoare la condițiile generale privind transportul mărfurilor pe Dunăre încheiată în 1955 la Bratislava.

REGIMUL VAMAL AL SEMINTELOR ȘI MATERIALULUI SĂDITOR, ansamblu de norme ce reglementează importul și exportul semințelor, materialului săditor și soiurilor omologate. Sunt admise la import numai semințele și materialul săditor din soiurile înscrise în registrul de stat și în lista oficială. Fac excepție: a) eşantioanele de semințe și materialul săditor obținute în cadrul schimburilor de către institutele și stațiunile de cercetare agricolă și instituțiile de învățământ superior cu profil agricol, destinate cercetării științifice; b) semințele și materialul săditor din soiuri străine, care se introduc în țară în vederea testărilor oficiale la Institutul pentru Testarea și Înregistrarea Soiurilor; c) semințele și materialul săditor din soiuri străine, neînregistrate în registrul de stat, care se multiplică pe bază de contract în vederea exportului, integral, atât ca sămânță cât și ca produs comercial. Exportul de semințe și material săditor constituit din elite, înainte de omologare, precum și din soiurile noi, omologate, înainte de brevetare (înregistrare) este interzis cu excepția schimburilor bilaterale în scopuri științifice.

REGISTRATION-AIRCRAFT, o denumire unică alfa-numerică pentru un avion.

REGISTRU NAVAL, structură organizatorică având caracter tehnic-comercial și ca obiect de activitate supravegherea construcției navelor și a stării

tehnice a acestora în armonie cu normele și standardele internaționale referitoare la condițiile de navigație în marea liberă. R.N. asigură clasificarea navelor. Pe plan mondial, cele mai cunoscute R.N. sunt: Lloyds Register of Shipping (Marea Britanie), American Bureau of Shipping (SUA), Bureau Veritas (Franța). În 1965 a fost înființat R.N. român. Acordul R.N. este strict necesar pentru prelungirea de către organele de stat competente a certificatului de navigabilitate a navelor aflate sub supravegherea sa.

REGLEMENTARE, 1. Document care conține reguli cu caracter obligatoriu și care este adaptat de către o unitate. 2. Ansamblu de norme juridice aplicabile într-un anumit domeniu (Ex. domeniu de construcții, de transport etc.)

REGLEMENTARE AERONAUTICĂ, normă, procedură sau standard specific activității aeronautice civile.

REGLEMENTĂRI NUCLEARE, norme tehnice, metodologice, ghidurile, instrucțiuni, proceduri sau condiții tehnico-organizatorice privind autorizarea și controlul activităților nucleare, obligatorii în domeniul nuclear, emise de autoritatea competentă a statului, conform reglementărilor specifice.

REGLMENTARE TEHNICĂ, reglementare care prevede condiții tehnice în mod direct, fie prin referire la un standard, la o specificație tehnică, un cod de bancă practică sau care preia integral conținutul acestuia.

REGRES, acțiune prin care o persoană care a plătit o sumă de bani din culpa

alteia solicită recuperarea acestei sume.

REGULAMENT, act administrativ cu caracter normativ emis de către ministere în scopul aplicării unei legi, exemplu, regulamentul de transport pe căile ferate din România.

REGULAMENT VAMAL, norme de aplicare a prevederilor Codului vamal al României și reguli privind activitatea operativă a autorității vamale.

REGULAMENTUL PENTRU FOLOSIREA RECIPROCĂ A VAGOANELOR DE MARFĂ ÎN TRAFIC INTERNAȚIONAL (R.I.V.), document prin care se stabilește folosirea reciprocă în traficul internațional a vagoanelor de marfă, rechizitelor de încărcare, containerelor și paletelor între căile ferate membre. R.I.V. are ca membri plini 29 de administrații ale căilor ferate din Europa și Asia, printre care și Căile ferate Române, un membru parțial (Căile Ferate Britanice) și doi membri asociați (Căile Ferate de Stat din Finlanda și Căile Ferate Portugheze). Toate vagoanele care circulă în traficul internațional sunt considerate ca aparținând căii ferate ale cărei inscripții le poartă. R.I.V. se aplică de asemenea vagoanelor căilor ferate din țările ne-participante care sunt introduse de o cale ferată dintr-o țară participantă, fiind tratate similar celor din proprietatea acesteia din urmă. În cazul în care între calea ferată proprietară și calea ferată pe ale cărei linii se află vagonul sunt în vigoare convenții speciale asupra schimbului de vagoane de marfă, R.I.V.

nu se aplică. Când o administrație de cale ferată transmite, pe o cale ferată dintr-o țară neparticipantă, vagoane ale altor căi ferate (participante sau nu), ea răspunde de folosirea și tratarea acestora, precum și de plata indemnizației prevăzute de R.I.V. ca și când vagoanele nu ar fi părăsit liniile ei. Convenții speciale între căile ferate sunt admise numai în măsura în care ele nu ating drepturile celorlalte căi ferate membre.

REGULAMENTUL PENTRU FOLOSIREA VAGOANELOR ÎN TRAFICUL INTERNAȚIONAL DE CĂLĂTORI ȘI TRAFICUL FERVIAR DE MĂRFĂ

(PPV), document prin care se stabilesc condițiile de folosire reciprocă a vagoanelor de călători și marfă, a containerelor, paletelor și rechizitelor de încărcare între țările participante la Convenția privind Traficul Internațional de Pasageri (SMPS - v.) și respectiv Convenția privind Traficul Internațional de Marfă (SMGS - v.). Trecerea vagoanelor de pe căile ferate ale unei țări pe ale alteia se poate face la același ecartament sau la ecartament diferit, condițiile de circulație ale vagoanelor în acest ultim caz stabilindu-se de către părțile interesate. Când pe căile ferate ale țărilor participante la SMGS se află în circulație vagoane de marfă, proprietate a unei căi ferate cu care calea ferată primitoare nu are convenție, atunci despăgubirile pentru folosirea, vătămarea sau pierderea acestora, sunt plătite de către calea ferată primitoare celei care a transmis aceste vagoane la tarifele aplicabile între calea ferată

proprietară a vagoanelor și calea ferată care le-a predat. Această dispoziție se aplică de asemenea containerelor, paletelor și rechizitelor de încărcare. În cazurile de transmitere a vagoanelor, containerelor paletelor și rechizitelor de încărcare care aparțin căilor ferate participante la SMGS către căile ferate neparticipante la această convenție, la o nouă încărcare sau la repredarea mărfurilor în asemenea vagoane și containere. PPV se aplică numai până la stația de frontieră de ieșire a căii ferate participante la SMGS în următoarele cazuri: a) la încărcarea vagoanelor sau containerelor cu destinație pentru o cale ferată neparticipantă la SMGS; b) la îndrumarea vagoanelor sau containerelor de la o cale ferată la alta, ambele participante la SMGS; c) vagoanelor sau containerelor încărcate sau goale, la înapoierea lor către calea ferată proprietară, venind de la căi ferate neparticipante la SMGS. Toate decontările care decurg din aplicarea PPV se fac în modul și la termenele stabilite prin Regulamentul de decontări la SMPS și SMGS.

REGULI DE ORIGINE, norme exprese instituite și cuprinse în schemele de *preferințe tarifare generalizate* având ca finalitate aplicarea excesivă a tratamentului preferențial mărfurilor produse de țările beneficiare ale regimului preferențial. R.O. diferă de la o țară la alta ce acordă preferințele. Beneficiază de tratament preferențial numai mărfurile care se încadrează în următoarele grupe de cerințe: a) să fie originare din țările beneficiare de preferințe; b) să fie

supuse anumitor condiții de expediere, și anume: să fie expediate direct de către țara beneficiară de preferințe; în cazul tranzitului mărfurilor respective acestea să nu fie supuse vreunui proces sau tratament intermediar; c) originea și felul de expediere a mărfurilor respective să fie atestate de documentar. Admiterea mărfurilor în regim preferențial presupune o cerere în acest sens făcută de țara beneficiară către țara donatoare de preferință. La această cerere se anexează documente justificative privind originea mărfurilor și modul de expediere a lor. Dintre acestea prezintă mare importanță *certificatul de origine* (formular A) ce trebuie completat de exportator și apoi vizat de autoritatea vamală, sau de o altă autoritate oficială din țara exportatoare. În România certificatele de origină se vizează de Camera de Comerț a României.

REGULILE DE LA HAGA, norme uniforme adoptate în anul 1921 de Conferința de la Haga și înscrise în 1924 în cuprinsul Convenției de la Bruxelles pentru unificarea unor reguli în materie de conosament. R.H. definesc drepturile și răspunderile cărașului, precum și ale încărcătorului și primitorului în cazul transporturilor realizate pe bază de conosamente. Conform R.H. cărașului îi revin următoarele obligații: să pună nava în stare de navigabilitate; să o armeze, echipeze și să o aprovizioneze în mod convenabil; să elibereze (el, comandantul navei, sau agentul cărașului) la cererea încărcătorului un conosament

(această obligație revenindu-i numai după ce a primit marfa și a luat-o în propria sa răspundere). În perioada cuprinsă între momentul încărcării mărfii și cel al descărcării acesteia, cărașul este răspunzător pentru marfa primită; el nu se poate exonera de această responsabilitate invocând neglijența comandantului sau a echipajului (*negligence clause*). Cărașul garantează pe încărcător prin conosamentul eliberat acestuia, pentru exactitatea descrierii mărfurilor. Conosamentul face dovadă, cu referire la mărfurile descrise în cuprinsul său, până la proba contrarie (*prima facie evidence*). El are însă forță probantă absolută în raporturile cărașului cu terții care l-au dobândit ulterior (*conclusive evidence*). Obligația de responsabilitate a cărașului și a navei pentru pierderi sau pagube produse cu ocazia transportului mărfii se prescrie în termen de un an de la data la care mărfurile au fost predate, sau ar fi trebuit să fie predate. Cât privește pe încărcător, acesta este răspunzător pentru pierderile sau pagubele suferite de navă sau de căraș numai atunci când astfel de pagube sau pierderi sunt datorate culpei lui ori culpei agenților sau prepușilor săi. R.H. au fost amendate de mai multe ori. Cele mai importante dintre amendamentele aduse au fost cele consacrate de Conferința de la Stockholm din iunie 1963. Aceste amendamente sunt cunoscute sub denumirea de *Regulile Haga-Visby*. Ele au adus importante clarificări privind unele aspecte legate de transportul containerelor și paletelor etc.

REGULILE HAGA-VISBY, v. **regulile de la Haga**.

REGULILE YORK-ANVERS, ansamblu de reguli uniformizate care stabilesc cazurile și condițiile în care este recunoscut un act privind avariile generale sau comune. **R.Y.A.** acționează în cazul în care, din necesitate, se face un sacrificiu sau o cheltuială extraordinară pentru siguranța comună, în scopul de a feri de o primejdie reală și gravă bunurile angajate într-o expediție maritimă. Pierderile rezultate se repartizează între navă, navlu și marfă, proporțional cu valoarea acestora, chiar dacă bunurile sacrificate n-au fost asigurate. De obicei însă, condițiile de asigurare acoperă pagubele rezultate din avaria comună.

REMORCĂ, vehicul rutier care nu dispune de un sistem propriu de propulsie și care este destinat să fie tractat de autovehicul.

REPARTIZAREA LOCURILOR, procedura prin care pasagerii își obțin locurile - repartizarea poate fi gratuită, alocată, selectată.

REPROCESARE, proces sau operațiune care are drept obiect extragerea izotopilor radioactivi din combustibilul uzat în scopul utilizării ulterioare.

RESTITUIRE A TAXELOR VAMALE v. **rabat tarifar**.

RESTRICȚII CALITATIVE, ansamblu de norme și standarde tehnice, elaborate de stat sau de asociațiile de producători ori consumatori, cuprinzând reguli privind evitarea poluării, măsuri

fitosanitare și de securitate instituite cu referire la admiterea la import a unor categorii de mărfuri de orice proveniență. În principiu nu au caracter discriminatoriu, dar pot fi utilizate și cu o astfel de finalitate. **R.C.** determină o stimulare a competitivității pe piață. Pe plan internațional nu au fost adoptate încă norme uniforme referitoare la **R.C.** În practică însă sunt anexate la contract specificațiile tehnice care definesc parametrii calitativi în armonie cu cerințele impuse de țările partenere.

RESTRICȚII CANTITATIVE, denumire dată acelor obstacole comerciale netarifare care se concretizează în limitări cantitative sau valorice ale exportului sau importului anumitor mărfuri și care urmăresc ca finalitate restrângerea schimburilor comerciale externe. Se aplică prioritar la import și pot fi: *globale*, nediscriminatorii (de specificul cărora este stabilirea unor limite anuale la importul anumitor mărfuri); *bilaterale* (care sunt impuse pe produse și țări de origine). Constituie forme de **R.C.**: contingentele, plafoanele valorice, autolimitările, licențele automate sau discreționare de import etc. **R.C.** se analizează ca fiind principalul mijloc de promovare a protecționismului comercial prin mijloace netarifare. De aceea reducerea și treptata eliminare a lor constituie un deziderat major a cărui realizare formează atât obiectul unor negocieri bilaterale, cât și obiectul unor negocieri multilaterale între statele membre ale comunității de națiuni.

RESTRICȚII VALUTARE, măsuri limitative vizând cumpărarea și vânzarea liberă de către rezidenți a titlurilor de valoare străine, adoptate de către state în scopul diminuării deficitului balanței lor de plăți și influențării nivelului cursului valutar. *Lato sensu*, în conținutul acestui concept pot fi incluse și alte măsuri nespecifice ca de pildă: controlul cantitativ ori aplicarea de taxe și suprataxe asupra importurilor, obligativitatea creării de impozite prealabile de import etc. **R.V.** pot fi: a) *parțiale*, care presupun limitarea dreptului de încheiere a tranzacțiilor valutare pentru anumite grupe de persoane, în anumite scopuri (precum călătoriile turistice); b) *totale*, de specificul cărora este faptul că încheierea tranzacțiilor valutare se poate efectua numai cu acordul prealabil și, eventual, numai prin intermedierea organului valutar. **R.V.** sunt în general caracteristice perioadelor de recesiune economice și de stagnare economică.

RESTRICȚII-LOCURI, limitele în ocuparea unor locuri, pentru a obține un echilibru satisfăcător. Aceste locuri interzise nu trebuie ocupate în timpul decolării și al aterizării.

REȚEA, o rețea de împletituri fixată în avion în interiorul caelelor sau în ULD-ul avionului în scopul de a bloca/reține marfa în cală/ULD.

RETORSIUNE, măsuri de prevenire și contracarare a prejudiciilor rezultate din nerespectarea de către un stat a reglementărilor incidente în domeniul comerțului, pe care le exercită un alt

stat pentru protejarea propriilor interese economice. Nu pot legitima **R.** situațiile în care nerespectarea reglementărilor respective este motivată de *clauza de salvagardare*.

REUTILARE, înlocuire a utilajelor vechi cu altele noi, mai performante din punct de vedere tehnic, funcțional, productiv și economic.

REVALORIFICA, a folosi resturile de materiale, deșeurile, rebuturile, piesele uzate etc. prin aplicarea unor procedee tehnice (dezmembrări, topiri etc.) și fabricarea din ele a altor produse noi.

REZIDENT AL UNUI STAT CONTRACTANT, orice persoană fizică sau juridică care potrivit legislației unui stat este supusă impunerii în acel stat, datorită domiciliului său, rezidenței sale, locului conducerii, locului înregistrării sau oricărui alt criteriu de natură similară. Această expresie nu include o persoană care este supusă impozitării în acel stat numai pentru faptul că realizează venituri din surse sau capital situate în acest stat. Când în conformitate cu aceste prevederi o persoană fizică este rezidentă a ambelor state contractante ale unui acord sau convenții internaționale, atunci statutul său se determină după cum urmează: 1) aceasta va fi considerată rezidentă a statului în care are o locuință permanentă la dispoziția sa; dacă dispune de o locuință permanentă la dispoziția sa; dacă dispune de o locuință permanentă la dispoziția sa în ambele state, va fi considerată rezidentă a statului cu care legăturile sale personale și economice sunt mai strânse (centrul intereselor vitale); 2) dacă statul în

care această persoană are centrul intereselor sale vitale nu poate fi determinat sau dacă se mai dispune de o locuință permanentă la dispoziția sa în nici unul dintre state ea va fi considerată rezidentă a statului în care locuiește în mod obișnuit; 3) dacă această persoană locuiește în mod obișnuit în ambele state sau în nici unul dintre ele, ea va fi considerată rezidentă a statului al cărui național este; 4) dacă această persoană este național al ambelor state sau al nici unuia dintre ele, autoritățile competente ale statelor contractante vor rezolva problema de comun acord. Când o persoană, alta decât o persoană fizică, este rezidentă a ambelor state contractante, vor rezolva problema de comun acord. Când o persoană, alta decât o persoană fizică, este rezidentă a ambelor state contractante, atunci ea se va considera rezidentă a statului în care se află locul conducerii sale efective. Potrivit acestor prevederi, persoana juridică va include: o societate care este înregistrată și are sediul conducerii efective într-un stat contractant; fundații, fonduri, bănci, agenții sau oricare alte entități similare, oricare instituție guvernamentală sau oricare entitate interguvernamentală stabilită în statul contractant, la care statul contractant, împreună cu alte state, a subscris capital.

ROLL-ON-ROLL-OFF, posibilitatea unui vehicul rutier de intra și/sau ieși prin mijloacele sale proprii dintr-o navă sau, în cazul autostrăzii rulante dintr-un tren.

ROMÂNIA, termen folosit în convențiile internaționale tratate și acorduri bi- sau multilaterale care desemnează că numirea generică a statului și folosit în

sens geografic înseamnă teritoriul României, inclusiv marea sa teritorială precum și zona economică exclusivă și plătoul continental, precum și spațiile aeriene asupra cărora R. își exercită suveranitatea, drepturile suverane și jurisdicția, în virtutea legislației sale interne și în concordanță cu dreptul internațional cu privire la explorarea și exploatarea resurselor naturale, biologice și minerale, aflate în apele mării, pe fundul și în subsolul acestor ape.

RO-RO, denumire convențională dată sistemului de încărcare și descărcare pe verticală a navelor, presupunând accesul direct de pe mal al camioanelor și/sau vagoanelor, ori în introducerea sau scoaterea de pe navă a containerelor, remorcilor, paletelor etc. **R.-R.** prezintă avantajul că evită costurile ridicate pe care le comportă încărcarea tradițională a navelor. Totodată, utilizarea acestui sistem reduce timpul afectat operațiunilor respective. Domeniul de aplicare al **R.-R.** cuprinde ferry-boat-ul și navele specializate în transportul containerelor.

RPCS, Regulation for Preventing Collision at Sea, Reguli pentru prevenirea coliziunilor/ abordajelor pe mare.

RUTA DE EXPLOATARE, distanța parcursă efectiv de transporturi.

RUTĂ DE TRANSPORT, variantă de îndrumare a unui transport de mărfuri sau călători cu condiții specifice privind durata și siguranța acestuia, facilitățile de încărcare-descărcare și depozitare a mărfurilor, nivelul prețurilor și taxelor accesorii, coordonarea operațiunilor etc.

RUTA TARIFARĂ, distanța luată în calculul tarifelor de transport.

S

SĂMÂNȚA AMELIORATORULUI, înseamnă sămânță: a) produsă de către sau sub directa responsabilitate a amelioratorului sau a menținătorului folosind selecția conservativă sau alte metode științifice specifice; b) care este destinată producerii semințelor de prebază; c) care satisface cerințele impuse de reglementările în vigoare privind puritatea varietală pentru semințele de prebază.

SĂMÂNȚĂ CERTIFICATĂ, înseamnă: a) în cazul hibridilor comerciali, sămânța produsă în loturi de hibridare din sămânța de bază și care este destinată producerii de recoltă din consum uman animal sau industrializare; b) în cazul soiurilor, sămânța produsă direct din sămânța de bază pentru reînmulțiri sau pentru consum și care satisface cerințele impuse de reglementările în vigoare privind puritatea varietală, germinația etc. specifice pentru SC. În terminologia curentă SC corespunde categoriilor biologice: a) înmulțirea I (I1); b) înmulțirea a II-a (I2); c) hibridi comerciali (F1) HSC; HT; HD; hibridi

Top Cross hibridi între soiuri; d) soi sintetic; e) soi multilineal; f) material săditor viticol - selecționat și autentic; g) material săditor de dud, hamei și dendrologic - autentic. În cazul speciilor autogame este admisă și producerea semințelor certificate în generația a II-a.

SĂMÂNȚĂ DE BAZĂ, înseamnă sămânța: a) produsă de către sau sub directa responsabilitate a menținătorului; b) care a fost produsă din sămânța de prebază; c) care este destinată producerii de sămânță certificată; d) care satisface cerințele impuse de reglementările în vigoare privind puritatea varietală, germinația etc. specifice pentru S.B. În terminologia curentă S.B. corespunde categoriei biologice de elită, liniei consangvinizate androsterile și restauratoare de fertilitate sau hibridi simpli, forme parentale folosite pentru loturile de hibridare în vederea producerii semințelor comerciale (F1).

SĂMÂNȚĂ DE PREBAZĂ, înseamnă sămânță din toate verigile biologice din toată sămânța amelioratorului și sămânța de prebază care: a) a fost pro-

dușă de sau sub directa responsabilitate a menținătorului; b) a fost produsă din sămânța amelioratorului sau din S.P.; c) este destinată producerii de S.P. sau de bază; d) satisface cerințele impuse de reglementările în vigoare privind puritatea varietală, germinația etc. specifică pentru S.P. În terminologia curentă S.P. poate fi echivalentul categoriilor biologice de bază superelită și superelită linii consangvinizate (câmp de menținere) în cazul cartofului clonele A, B, C, D, E.

SĂMÂNȚĂ, înseamnă orice material de reproducere (semințe, fructe, material săditor, produs prin orice metodă de înmulțire) destinat multiplicării sau producerii unor plante agricole.

SCHEMĂ DE PREFERINȚE TARI-FARE GENERALIZATE, denumire dată documentului ce conține prevederile vizând modul în care o țară cu potențial economic ridicat acordă preferințe tarifare generalizate țărilor cu potențial economic redus. S.P.T.G. este diferită la diferite țări donatoare, dar, în general, ea cuprinde: perioada de aplicare a tratamentului diferențial; lista țărilor beneficiare; nomenclatorul produselor cărora li se aplică tratament preferențial, precum și avantajul vamal acordat fiecăruia (scutiri de taxe vamale sau procentul de reducere a acestor taxe); mecanismul de salvagardare; regulile de origine și documentele de atestare a originii. În esență, S.P.T.G. dă expresie formei particulare, de aplicare de către fiecare țară dezvoltată din punct de vedere economic, a prevederilor sis-

temului generalizat de preferințe vamale nereciproce în favoarea țărilor mai puțin dezvoltate din punct de vedere economic.

SCHEMĂ, vezi configurați avionului - „aircraft configuration“

SCRISOARE CU VALOARE DECLARATĂ, conține valori de hârtie, documente sau obiecte de valoare.

SCRISOARE DE TRANSPORT, 1. Document emis de către client unității specializate de transport, prin care acesta solicită un mijloc de transport rutier pe baza unei comenzi și a unui bon de transport. În comandă va specifica tipul mijlocului de transport solicitat, capacitatea acestuia, distanța și ruta respectivă, iar în bonul de transport se vor înscrie mărfurile ce se vor transporta, confirmarea de primire a beneficiarului și alte date. Pe baza acestor documente, unitatea specializată va calcula valoarea de plată pentru transportul solicitat. **2.** Înscriș constatator al unui contract de transport rutier.

SCRISOARE DE TRANSPORT AERIAN INTERNAȚIONAL, înscriș constatator al contractului de transport aerian internațional de mărfuri cunoscut sub denumirea de Air Waybill sau Air Consignment Note. Dovedește încheierea contractului și primirea mărfurilor, îndeplinind astfel o funcție prin excelență probatorie. În ipoteza acestui înscriș, dovada contractului poate fi făcută prin mijloacele de probă specifice dreptului comun. S.T.A.I. trebuie să cuprindă următoarele mențiuni: a) indicarea punctului de plecare (încăr-

care), ca și a punctului de destinație (descărcare); *b*) precizarea unui din locurile de escală, în ipoteza în care atât punctul de plecare, cât și cel de destinație se află pe teritoriul aceleiași părți contractante, iar pe teritoriul altui stat sunt prevăzute mai multe escale; *c*) un aviz amintind expeditorului că transportul este guvernat de prevederile Convenției de la Varșovia, care, în general, limitează responsabilitatea cărașului pentru pierderea sau avaria mărfii; *d*) precizarea greutății, dimensiunilor și ambalajului mărfii; *f*) numărul coletelor; *g*) numele și adresele expeditorului; *h*) numele și adresa destinatarului. Cu ocazia întocmirii acestui document cărașul are libertatea să verifice, în prezența expeditorului, exactitatea mențiunilor privind cantitatea, volumul și starea mărfurilor, constatând această exactitate, cu sau fără rezerve, printr-o mențiune inserată în cuprinsul înscrisului respectiv. În cazul în care încărcarea mărfurilor s-a făcut fără ca în **S.T.A.I.** să se fi menționat avizul indicând limitarea răspunderii cărașului în armonie cu Convenția de la Varșovia, transportatorul pierde posibilitatea invocării prevederilor ce instituie asemenea limitări. Cu prilejul redactării **S.T.A.I.**, expeditorul are facultatea de a face o declarație specială de interes la eliberare; o asemenea declarație conferă expeditorului, în schimbul plății unei taxe suplimentare, posibilitatea de a insera în cuprinsul documentului de transport o clauză și o anumită sumă prin care dorește să-și manifeste interesul deosebit ca mărfurile să fie

predate la destinație în cele mai bune condiții și la termenul convenit. Suma prevăzută în clauza respectivă urmează a fi adăugată la despăgubirea pe care transportatorul este îndatorat să o plătească pentru pierderea sau avaria mărfii ori pentru întârzierea în executarea transportului. Interesul la eliberare se apropie astfel, într-un anumit sens, de clauza penală. Întocmirea **S.T.A.I.** se face de către expeditor în trei exemplare originale; documentul este remis transportatorului împreună cu marfa. Primul exemplar poartă mențiunea "pentru transportator" (*for ussuing carrier*) și este semnat de expeditor; al doilea exemplar conține mențiunea "pentru destinatar" (*for consignee*), însoțește marfa până la destinație, fiind semnat de expeditor și de transportator; al treilea exemplar, purtând mențiunea "pentru încărcător" (*for shipper*) este semnat de transportator după primirea mărfii la transport și se restituie expeditorului, pentru a-i servi ca instrument de probă cu privire la încheierea contractului de transport aerian internațional de mărfuri. **S.T.A.I.** trebuie să aibă și mai multe copii, dintre care un exemplar – recipisă de primire (*delivery receipt*) – se semnează de către destinatar și se restituie cărașului probând eliberarea mărfii, un alt exemplar este destinat pentru formalități vamale la destinație (*inbound clearance*), iar mai multe copii sunt afectate întreprinderii de transport (*copy for carrier*) și agenților acesteia (*copy for sale agents*). Semnarea **S.T.A.I.** trebuie să aibă loc până la imbarcarea mărfurilor pe aéro-

navă. Convenția de la Varșovia reglementează și posibilitatea ca S.T.A.I. să fie întocmită sub formă de titlu reprezentativ al mărfurilor; în această ipoteză ea dobândește regimul titlurilor de valoare. La S.T.A.I. expeditorul trebuie să anexeze toate documentele solicitate de transportator în vederea îndeplinirii formalităților vamale de poliție sau fiscale.

SCRISOAREA DE TRANSPORT AERIAN ÎN TRAFIC CONSOLIDAT, în scopul reducerii costurilor de transport pe calea aerului se folosește pe scară din ce în ce mai largă traficul consolidat. Prin trafic consolidat se înțeleg gruparea mai multor expediții pe aeroportul de plecare pentru un singur aeroport de destinație și un singur destinatar. Gruparea expedițiilor se realizează de casa de expediții care colectează expedițiile de la mai mulți expeditori și întocmește o singură scrisoare de transport aerian înscriind ca destinatar tot o casă de expediție corespondentă, care efectuează primirea întregii cantități. Companiile aeriene preferă această grupare a mărfurilor întrucât obțin o economie de forță de muncă în activitatea de expediție și de întocmire a documentelor. Casa de expediție realizează această grupare și expediere cu o singură scrisoare de trăsură pentru mai multe partizi, aparținând mai multor expeditori, pentru a beneficia de tariful companiilor aeriene valabil pentru cantități mari la o singură expediere. Această formă de trafic este avantajoasă și pentru destinatari, întrucât casa de expediție corespondentă

realizează, de regulă, transportul până la domiciliul destinatarului, întocmind și formalitățile necesare de import. Scrisoarea de transport aerian consolidat, care se numește "Master Air Way Bill" (MAWB) este însoțită de un "Manifest de consolidare". Concomitent, casa de expediție consolidatoare întocmește câte o scrisoare de transport aerian de casă pentru fiecare expediție (MAWB). Mai apare a doua variantă și anume HAWB HOUSE AIR WAYBILL. În această scrisoare de casă. La rubrica expeditor, se înscrie întreprinderea exportatoare, iar la rubrica destinatar se trec numele și adresa cumpărătorului. Casa de expediție destinatară preia de la compania aeriană mărfurile, în conformitate cu scrisoarea de transport aerian consolidat (MAWB) și a manifestului de consolidare. În baza scrisorilor de transport aerian de casă, casa de expediție destinatară efectuează, în afară de gruparea de distribuție, și transportul de la aeroport până la domiciliul fiecărui cumpărător. Prețul de transport pe care-l percepe casa de expediție consolidatoare de la exportator este mai mic decât cel care l-ar fi plătit exportatorul companiei aeriene în cazul efectuării unui transport direct, dar mai mare decât prețul pe care l-ar plăti ea companiei aeriene în baza scrisorii de transport aerian consolidat. Casa de expediție care apare ca destinatar în scrisoarea de trăsură de transport aerian consolidat (MAWB) primește pentru activitatea de grupare, un comision de la casa de expediție consolidatoare. Taxele de transport și

distribuție se percep fie de la casa de expediție consolidatoare, fie de la cumpărător, în funcție de condiția de livrare și înțelegere existentă dintre cumpărător sau vânzător și transportator. Această formă de consolidare a mărfurilor se numește consolidare directă. Există și o așa-numită consolidare prin reexpediere, respectiv consolidare efectuată într-un alt aeroport decât cel de plecare. Consolidarea cu reexpediere se realizează fie cu o companie aeriană, fie cu un grup de expeditori. Documentele de transport rămân aceleași ca și la consolidarea directă.

SCRISOARE DE TRANSPORT FLUVIAL, document care face dovada încheierii contractului de transport fluvial. Se întocmește într-un exemplar original și minimum un duplicat (numărul duplicatelor fiind stabilit potrivit legislației din țara transportatorului), utilizându-se formulare unice (pro-forme) care cuprind condițiile de executare a transportului, obligatorii atât pentru transportator cât și pentru expeditor. Pentru transportul mărfurilor în tractul fluvial dunărean, aceste condiții sunt reglementate prin Convenția Referitoare la Condițiile Generale privind Transportul Mărfurilor de Dunăre **S.T.F.** completată trebuie prezentată transportatorului de către expeditor cel mai târziu la începerea încărcării. Originalul **S.T.F.** se folosește de regulă ca document bancar, înlocuind conosamentul Momentul încheierii contractului de transport feroviar coincide cu momentul confirmării, de către transportatorul fluvial, a primirii mărfurilor pentru transport (remorcaj), materializat

prin aplicarea ștampilei întreprinderii de navigație pe duplicatul **S.T.F.** eliberat expeditorului (încărcătorului).

SCRISOARE DE TRANSPORT RUTIER, document care face dovada transportului de mărfuri pe drumurile publice, ce constituie forma contractului de transport. Absența sau pierderea **S.T.R.** afectează însă existența sau valabilitatea acestui contract. Acest document constituie dovada remiterii mărfii către cărauș și servește la calcularea taxelor de transport și efectuarea decontării. **S.T.R.** specifică: părțile care încheie contractul, sediile lor, obiectul transportului (determinat după elementele sale caracteristice), itinerariul (ruta), numele și sediul destinatarului, semnăturile căraușului (ale prepușilor săi) și ale expeditorului, precum și taxa transportului. Căraușul are obligația de a pune mijlocul de transport auto la dispoziția expeditorului, iar beneficiarul trebuie să-l folosească la întreaga capacitate, în mod rațional. În traficul rutier internațional de mărfuri, modelul și cuprinsul scrisorii internaționale de transport rutier sunt prevăzute în Convenția referitoare la Contractul de Transport Internațional al Mărfurilor pe Cale Rutieră Dacă **S.T.R.** pe Cale Rutieră. Dacă **S.T.R.** conține mențiunea că dreptul de dispoziție aparține beneficiarului, atunci el dispune în mod exclusiv de încărcătură. Dacă nu există o asemenea mențiune, de încărcătură dispune furnizorul până în momentul în care beneficiarul primește al doilea exemplar al **S.T.R.** sau solicită acest lucru după sosirea mărfii la locul de destinație.

SCRISOARE DE TRĂSURĂ, document utilizat pentru toate transporturile de mărfuri efectuate pe calea ferată, cu excepția mesageriilor. Scrisoarea de trăsură reprezintă dovada de primire și de încărcare a mărfurilor spre a fi transportate și poate fi pentru coletărie, pentru vagon, pentru grupe de vagoane etc.

SCRISOARE DE TRĂSURĂ FERROVIARĂ, document care face dovada transportului feroviar. În traficul feroviar din țara noastră **S.T.F.** conține mențiuni obligatorii și facultative. Cele obligatorii se referă la locul și data întocmirii **S.T.F.** denumirea căii ferate expeditoare și de destinație, stația de destinație cu toate explicațiile necesare pentru evitarea oricărei confuzii între diversele stații, numele, sediul sau domiciliul destinatarului, denumirea mărfii, cantitatea încărcată, enumerarea detaliată a documentelor cerute de vamă, de autoritățile fiscale și administrative, numele sau denumirea expeditorului, semnătura acestuia. Mențiunile facultative se referă la adnotarea "în gară" sau "a se preda la domiciliu", mențiunea de francare, itinerariul cerut, stațiile unde trebuie efectuată vămuirea, reviziile pretinse de autoritățile fiscale și celelalte autorități administrative, operațiile speciale de efectuat pe parcurs precum și orice mențiuni admise de regulamentul de transport, convențiile internaționale și tarifele feroviare cu privire la transportul în cauză. **S.T.F.** model COTIF/CIM (Convenția cu privire la Transporturile Internaționale Feroviare - v.) care se prac-

tică pe o arie geografică foarte largă, cuprinde 7 file: originalul - însoțește transportul pe tot parcursul și se predă destinatarului odată cu marfa; foaia de expediție - se oprește la stația de destinație pentru a servi la decontarea între căile ferate; avizul și adeverința de primire - însoțește marfa până la primitor și rămâne în stația de destinație drept confirmare a primirii mărfii; duplicatul - rămâne în posesia predătorului și constituie dovada achitării taxelor de transport; matca - rămâne la stația de frontieră; certificatul scrisorii de trăsură - însoțește transportul până la frontieră unde se certifică pe el data trecerii frontierei și se pune apoi la dispoziția expeditorului; copia scrisorii de trăsură rămâne la stația de expeditoare.

SCRISOARE DE TRĂSURĂ INTERNAȚIONALĂ PENTRU TRAFICUL FERROVIAR, document tipizat prin care se constată încheierea contractului de transport feroviar internațional. Însemnele distinctive ale **S.T.I.** diferă în raport de viteza cu care urmează a se face transportul. Astfel, pentru transport de mare viteză **S.T.I.** se întocmește pe un formular alb purtând o dungă roșie sus și jos pe față și pe verso (în sistemul **S.M.G.S.**) și pe un formular alb având două dungi roșii sus și jos, pe față și pe verso (în sistemul **C.I.M.**). **S.T.I.** se redactează în limba oficială a țării de predare și se traduce în limba franceză, germană sau italiană (în termenii **C.I.M.**) și în limba rusă sau germană (în regimul **S.M.G.S.**). Ea se întocmește în mai multe exemplare, după cum ur-

mează: scrisoarea de trăsură unicat (menită să însoțească marfa pe tot parcursul până la stația de destinație); scrisoarea de trăsură duplicat (ce rămâne în posesia predătorului, atestând predarea mărfii de către calea ferată și făcând totodată proba încheierii contractului de transport); matca scrisorii de trăsură (care rămâne în registrul stației de predare, ca probă a încheierii contractului); avizul și adeverința de primire (ce confirmă primirea mărfii de către destinatar), exemplare care după semnarea lor de către destinatar rămân la căraș. Uneori S.T.I. este însoțită de următoarele documente; a) foaia de expediție; aceasta se întocmește în anumite cazuri (întocmirea ei nefiind, însă, obligatorie) fiind destinată să însoțească marfa până la destinație; b) actul de plată centralizată: el constituie documentul de decontare cu calea ferată; c) certificatul de trecere a frontierei. Conținutul S.T.I. se exprimă în mențiuni tipărite sau scrise cu cerneală; orice adăugiri, ștersături sau răzături pe formular sunt interzise. S.T.I. se întocmește de către predător și se confirmă de stația de predare prin semnare sau ștampilare. Unele dintre mențiunile pe care le cuprinde conținutul ei sunt obligatorii, fiind impuse expres prin prevederile S.M.G.S. sau C.I.M., iar altele au un caracter facultativ, convențiile menționate lăsându-se la aprecierea predătorului; mențiunile facultative nu sunt indispensabile sub aspectul executării contractului de transport. Au caracter obligatoriu următoarele mențiuni (ce trebuie înscrise de

către predător pe formularul S.T.I.): denumirea stației și a căii ferate de predare; locul și data întocmirii scrisorii de trăsură; ruta de transport; denumirea stației de destinație; numele și adresa destinatarului; denumirea mărfii; greutatea mărfii; numărul coletelor; felul vagonului; numărul și marca de proprietate a vagonului; enumerarea documentelor anexe obligatorii (documente vamale, certificate veterinare, liste specifice); semnătura predătorului, numele și adresa completă a acestuia. Au caracter facultativ mențiunile referitoare la: francare, aplicarea tarifelor, localitatea de vămuire, transportul mărfurilor până la domiciliul destinatarului, indicații speciale de expediere a mărfii sau de reexpediere. În ipoteza în care mențiunile obligatorii nu pot fi cuprinse în totalitatea lor pe formularul S.T.I., este admisibilă înscrierea lor pe foi albe, separate, ce se atașează scrisorii unicat și tuturor copiilor acesteia, devenind astfel parte integrantă a ei.

SCRISOARE DE TRĂSURĂ INTERNAȚIONALĂ PENTRU TRAFICUL RUTIER, document întocmit pe un imprimat tipizat (elaborat în armonie cu prevederile Convenției C.M.R., sub auspiciile I.R.U.) pentru a servi ca mijloc de probă a încheierii contractului de transport auto internațional de mărfuri. Se întocmește în trei exemplare originale, semnate de expeditor și de transportator; primul exemplar se înmânează expeditorului, cel de-al doilea însoțește marfa, iar al treilea rămâne în posesia transportatorului. Cuprinde patru părți și anume: *unicatul*, care însoțește marfa

până la destinatar, iar după semnare de către acesta din urmă se restituie conducătorului autovehiculului spre a fi remis expeditorului; *duplicatul*: acesta se reține de către transportator, căruia îi servește la încasarea taxelor de transport; *avizul de primire*: se eliberează destinatarului o dată cu marfa; *chitanța de confirmare a primirii mărfurilor*: aceasta se semnează de către șoferul autovehiculului și se remite predătorului mărfurilor. **S.T.I.T.R.** conține mai multe mențiuni dintre care unele sunt absolut obligatorii, altele sunt obligatorii în raport de un anumit specific al transportului, iar a treia grupă au caracter facultativ. Mențiunile strict obligatorii sunt: locul și data întocmirii scrisorii de trăsură, numele și adresa expeditorului, numele și adresa transportatorului, locul și data primirii mărfii, locul prevăzut pentru eliberarea acesteia, numele și adresa destinatarului, denumirea curentă a naturii mărfii și felul ambalajului, iar în cazul mărfurilor periculoase, denumirea lor general recunoscută, numărul coletelor, marcajelor speciale și numerele lor, greutatea brută (sau cantitatea astfel exprimată a mărfii), cheltuielile aferente transportului (preț de transport, cheltuieli accesorii, taxe vamale, precizarea că transportul se desfășoară în regimul stabilit prin C.M.R. și că nu este supus vreunei clauze contrare. Au caracter obligatoriu – trebuind înscrise, în anumite situații, în cuprinsul scrisorii de trăsură alături de mențiunile strict obligatorii – următoarele precizări: interzicerea transbordării, cheltuielile luate

de expeditor asupra sa, totalul sumelor ramburs de perceput la eliberarea mărfii, valoarea declarată a mărfii și suma ce reprezintă înțelesul special de eliberare, instrucțiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea mărfii, termenul convenit pentru efectuarea transportului, lista documentelor remise transportatorului. În grupa mențiunilor facultative se încadrează toate indicațiile pe care părțile consideră că este util să le insereze în cuprinsul scrisorii de trăsură pe lângă mențiunile obligatorii și cele strict obligatorii. **S.T.I.T.R.** probează, până la dovada contrară, încheierea contractului de transport auto internațional de mărfuri în condițiile specificate în cuprinsul ei, și primirea mărfurilor de către transportator spre a fi transportate la destinația convenită. Ea dobândește forță probantă din momentul în care șoferul autovehiculului împuternicit să preia marfa înmânează expeditorului chitanța de confirmare a acesteia, semnată de el. Primind scrisoarea de trăsură, transportatorul trebuie să verifice exactitatea mențiunilor din cuprinsul acesteia referitoare la numărul de colete, marcaje și numerele acestora, ca și la starea aparentă a mărfii-li a ambalajului, iar în caz de neconcordanță, să formuleze rezerve motivate, care îl angajează pe expeditor numai dacă le acceptă expres în documentul de transport; în absența rezervelor se prezumă că marfa și ambalajele se află în stare bună și că toate mențiunile referitoare la aceasta inserate în scrisoarea de trăsură corespund realității.

SCRISOARE MISIVĂ (DE SERVICIU), în serviciul interior al anumitor administrații definește scrisorile care conțin corespondență sau hârtii care îi țin locul.

SCRISOARE RECOMANDATĂ, presupune un ansamblu de operațiuni, care permit prin intermediul plății unei taxe speciale predarea contra descărcare a unei trimiteri destinatarului.

SCRISOARE, trimitere prin poștă, având în principal caracterul unei corespondențe actuale și personale, sau care poate să țină locul.

SCRISORI ȘI CĂRȚI POȘTALE L.C., expresie a cărei prescurtare este utilizată pentru a desemna scrisori, agra-rame, cărți poștale, mandate de poștă, mandate de restituiri, valori recâștigate, avize de plată, avize de înscriere și aviz de recepție.

SCUTIRE DE TAXE VAMALE, facilitate vamală convenită de state în raporturile lor bilaterale sau în planul mai larg al raporturilor interstatale multilaterale, constând în renunțarea la perceperea de taxe vamale pentru importul anumitor produse sau anumitor grupe de produse. **S.T.V.** este o măsură menită să stimuleze extinderea schimburilor comerciale internaționale. Această măsură poate rezulta ca o consecință a principiului reciprocității derivând din clauza națiunii celei mai favorizate, dar se poate înfățișa și sub forma taxelor vamale preferențiale, caz în care dă expresie unui regim de favoare stabilit între mai multe țări (creat prin realizarea unor uniuni vamale, a

unor zone de liber schimb etc.). Un astfel de regim vamal preferențial constituie o derogare de la clauza națiunii celei mai favorizate. **S.T.V.** se poate întemeia însă și pe principiul reciprocității, caz în care ea are un caracter unilateral, deoarece beneficiarul măsurii respective nu are obligația reciprocității.

SEATING CONDITION, situația de fapt obținută după ce pasagerii sunt așezați.

SECHESTRAREA NAVEI, demers judiciar având caracter de măsură obligatorie și constituind totodată o garanție pentru plata unei datorii de către armatori. **S.N.** comportă obținerea aprobării necesare de la autoritățile competente și se înfăptuiește prin biroul executorilor judecătorești. Scoaterea navei de sub sechestru poate avea loc numai după plata sumei datorate sau (în caz de neplată) numai după prezentarea unei garanții contrasemnate de o anumită bancă cu privire la plata sumei datorate. Regulile de la Haga prevăd că armatorii nu sunt răspunzători pentru consecințele unui sechestru temporar. În ipoteza că datoriile pentru care a fost pus sechestrul nu sunt plătite de debitor la termenul stabilit, nava sechestrată poate fi vândută pe baza unei sentințe judecătorești, cu respectarea procedurilor legale consacrate de legislația națională a statului unde a fost pus sechestrul.

SECTION, subdiviziunea unui compartiment ne-containerizat/paletizat, adică secțiune netă.

SECTION-CABIN, divizarea cabinei în zone în scopul echilibrării.

SECTOR, echivalent pentru „leg” (etapă), înseamnă spațiul dintre 2 opriri consecutive programate într-un zbor dat.

SECURITATE NUCLEARĂ, ansamblu de măsuri tehnice și organizatorice destinate să asigure funcționarea instalațiilor nucleare în condiții de siguranță, să prevină și să limiteze deteriorarea acestora și să asigure protecția personalului ocupat profesional, a populației, mediului și bunurilor materiale împotriva iradierii sau contaminării radioactive.

SECURIZARE, vezi „tie-down”.

SEDIU PERMANENT, expresie aplicabilă în acordurile internaționale având aceeași semnificație pentru oricare din părțile contractante și care înseamnă un loc fix de afaceri, în care întreprinderea își desfășoară în întregime sau în parte activitatea sa. Termenul S.P. include: a) un sediu de conducere; b) o sucursală; c) un birou; d) o uzină; e) un atelier; f) o mină, un puț de petrol sau de gaze, o carieră sau oricare alt loc de extracție a resurselor naturale; g) o fermă sau o plantație; h) un șantier de construcție, un proiect de montaj sau de instalare sau activitățile de supraveghere în legătură cu acestea, dar numai când asemenea șantier, proiect sau activități continuă pentru o perioadă mai mare de 9 luni, în orice perioadă de 12 luni; i) furnizarea de servicii, inclusiv servicii de consultantă de către o întreprindere a unui stat contractant prin angajații săi sau alt personal angajat de

întreprindere în acest scop în celălalt stat contractant, dar numai când activitățile de această natură, pentru același proiect sau un proiect conex, continuă pentru o perioadă sau perioade care însumează mai mult de 9 luni în orice perioadă de 12 luni; j) utilizarea într-un stat contractant a unei instalații sau a unui utilaj de forare ori a unui vapor în legătură cu acestea, în vederea explorării sau exploatării resurselor naturale, numai dacă asemenea utilizare durează mai mult de 12 luni; k) instalații de prospectări în scopul obținerii de venituri; l) un depozit sau alte asemenea, folosite pentru livrări de bunuri în scopul obținerii de venituri; m) o structură de instalație sau un echipament utilizat pentru explorarea resurselor naturale; n) o fabrică. Aceste termene diferă de la un contract la altul, ele putând fi mai mari de 9 luni, de 12 luni sau de 24 de luni. S.P. poate include și un magazin. Expresia S.P. se consideră că nu include: a) folosirea de instalații exclusiv în scopul depozitării; b) menținerea unui stoc de produse sau mărfuri aparținând întreprinderii, exclusiv în scopul depozitării, expunerii sau livrării fără obținere de venituri; c) menținerea unui stoc de produse sau mărfuri aparținând întreprinderii, exclusiv în scopul prelucrării de către o altă întreprindere; d) vânzarea de mostre de produse sau mărfuri aparținând întreprinderii, expuse în cadrul unui târg sau al unei expoziții internaționale într-o perioadă de 15 zile de la închiderea târgului sau a expoziției menționate; e) menținerea unui loc fix de afaceri

exclusiv în scopul cumpărării de produse sau mărfuri sau colectării de informații pentru întreprindere; f) menținerea unui loc fix de afaceri exclusiv în scopul desfășurării pentru întreprindere a oricărei alte activități cu caracter pregătitor sau auxiliar; g) menținerea unui loc fix de afaceri exclusiv pentru orice combinare de activități menționate mai sus cu condiția ca întreaga activitate a locului fix de afaceri ce rezultă din această combinare să aibă un caracter pregătitor sau auxiliar; h) vânzarea de produse sau de mărfuri aparținând întreprinderii, expuse în cadrul unui târg sau al unei expoziții temporare sau ocazionale, după închiderea târgului sau a expoziției menționate, cu condiția aprobării de către autoritatea competentă a statului contractant unde este situat târgul sau expoziția și cu condiția ca părțile interesate sau societățile să aducă la îndeplinire toate cerințele în fiecare dintre statele contractante. Când o persoană - alta decât un agent cu statut independent, își desfășoară activitatea într-un stat contractant, în numele unei întreprinderi a celuiilalt stat contractant, acea întreprindere va fi considerată ca un sediu permanent în primul stat menționat în legătură cu orice activitate pe care acea persoană o desfășoară pentru întreprindere dacă acea persoană: a) are în primul stat menționat împuternicirea și exercită în mod obișnuit în acel stat autoritatea de a negocia și încheia contracte pentru sau în numele întreprinderii, în afară de cazul în care activitățile acestei persoane sunt limitate la cele menționate

că nu constituie S.P. care, dacă ar fi exercitate printr-un loc fix de afaceri, nu ar face din acest loc fix de afaceri un sediu permanent; b) nu are asemenea autoritate, dar în mod obișnuit menține în primul stat menționat un stoc de produse sau de mărfuri din care livrează (efectuează vânzări) în mod regulat produse sau mărfuri pentru sau în numele unei asemenea întreprinderi; c) primește dispoziții în primul stat menționat, în exclusivitate sau aproape în exclusivitate pentru întreprinderea însăși sau pentru întreprindere și altă întreprindere care este controlată de aceasta sau are interese în a o controla. Un broker, un agent comisionar sau un alt agent cu statut independent care desfășoară în mod obișnuit activitate de intermediar într-o întreprindere a unui stat contractant și un eventual client din celălalt stat contractant nu se va considera că are un S.P. în celălalt stat contractant, în cazul când asemenea activități nu implică primirea unor dispoziții ca cele menționate anterior și cu condiția ca asemenea persoane să acționeze în cadrul activității lor obișnuite. Totuși, când activitățile unui asemenea agent sunt desfășurate în întregime sau aproape în întregime în numele acelei întreprinderi, acesta nu va fi considerat ca un agent cu statut independent în sensul prezentelor mențiuni. Faptul că o societate care este rezidentă a unui stat contractant controlează sau este controlată de o societate care este rezidentă a celuiilalt stat contractant sau care exercită activitate în celălalt stat

contractant (fie printr-un sediu permanent sau în alt mod) nu este suficient pentru a face una dintre aceste societăți un S.P. al celeilalte. Independent de prevederile precedente, o întreprindere de asigurare a unui stat contractant cu excepția reasigurărilor va fi considerată că are un S.P. în celălalt stat contractant, dacă colectează prime pe teritoriul celui alt stat sau asigură riscuri situate acolo printr-o persoană, alta decât un agent cu statut independent.

SEMIREMORCĂ BIMODALĂ, semiremorca rutieră care poate fi transformată în vagon prin adăugarea de boghiuri.

SEMIREMORCA, un vehicul fără motor pentru transportul mărfurilor, destinată a fi cuplată la un vehicul cu motor în sensul că o parte substanțială din țara sa și din greutatea încărcăturii este suportată de către vehiculul motor. Cea mai mare parte a semiremorcilor trebuie să fie special adaptate pentru transportul combinat. Semiremorcile utilizate în transportul combinat neînsoțit trebuie să fie în mod normal adaptate pentru acest tip de transport (de exemplu să aibă puncte de fixare sau de ridicare).

SERVICE FEEDER, serviciu (transport naval) care face legătura între două porturi aprovizionat de nave maritime. Necesitatea unui asemenea serviciu este aceea de a concentra sau redistribui mărfurile.

SERVICII SPECIAL ORGANIZATE, alte servicii, decât cele de transport

propriu-zise, pe care le prestează căile ferate pentru public în trenuri și stații.

SERVICIU DE RADIODIFUZIUNE, serviciu de radiocomunicații ale cărui emisiuni sunt destinate să fie recepționate direct de către public în general. Acest serviciu poate să cuprindă emisiuni sonore, emisiuni de televiziune sau alte genuri de emisiune.

SERVICIU DE TRAFIC AERIAN, serviciu de informație a realizării zborurilor, de alarmare, căutare și de salvare, de consultanță privind traficul aerian, de coordonare, dirijare și control regional, de control de aerodrom.

SERVICIU FINANCIAR, definește un serviciu de natură financiară inclusiv asigurarea și un serviciu accesoriu sau auxiliar unui serviciu de natură financiară

SERVICIU INTERNAȚIONAL DE TELECOMUNICAȚII, prestare de telecomunicații între oficii sau stații de telecomunicații de orice natură situate în țări diferite sau care aparțin unor țări diferite.

SERVICIU MOBIL, serviciu de radiocomunicații între stații mobile și stații terestre sau între stații mobile.

SERVICIU NAVETĂ CU CAZARE, serviciu care asigură cazarea la destinație a cel puțin 80% dintre călători și, dacă este cazul, masa pe parcursul călătoriei.

SERVICIU NAVETĂ, serviciul în cadrul căruia, prin repetate călătorii dus-întors, sunt transportate grupuri de persoane

formate anterior, de la un singur punct de plecare la o singură destinație.

SERVICIU OCAZIONAL DE TRANSPORT INTERN DE PERSOANE, serviciu care nu poate fi inclus nici în activitatea de serviciu regulat și nici în activitatea de serviciu navetă.

SERVICIU OCAZIONAL DE TRANSPORT INTERNAȚIONAL DE PERSOANE, alt transport decât cel pe linii generale, care poate fi efectuat de transportatorii unei dintre țări numai pe baza unei autorizații acordate de autoritatea competentă a celeilalte țări.

SERVICIU REGULAT DE TRANSPORT PERSOANE, serviciu în cursul căruia se transportă persoane pe o rută stabilită conformitate cu un orar stabilit, pentru care sunt percepute taxe, iar călătorii sunt îmbarcați sau debarcați în puncte de oprire prestabilite; termenul de serviciu regulat de transport persoane include și *serviciul regulat special*, care îndeplinește cea mai mare parte a criteriilor de mai sus și care operează în același fel, dar în care se transportă persoane determinate (lucrători la domiciliu și locul de muncă, elevi și studenți la instituțiile de învățământ, militari etc.), excluzând alți călători.

SERVITUTE AERONAUTICĂ, sarcină care grevează un imobil (fond aservit) pentru uzul și utilitatea unui imobil aeronic.

SHEX, Sundays, holidays excepted, duminicile și sărbătorile exceptate (în contarea staliilor).

SHINC, Sundays, holidays included, duminicile și sărbătorile incluse (în stalii).

SHIPMASTER, agent de necesitate, împuternicit să facă tot ceea ce este necesar pentru realizarea afacerii în care s-a angajat pentru principal. Această expresie preluată din limba engleză semnifică, în traducere liberă, *căpitan de vas*.

SIGILIU, 1. Ștampilare. **2.** Pecete de ceară roșie pe care s-a aplicat o ștampilă. Sigiliu vamal. Sigiliu aplicat mărfurilor și bunurilor aflate sub supraveghere vamală, cu excepția transportului de mesagerie, a sacilor poștali în tranzit, a mărfurilor și a bunurilor antrepozitate și a celor care fac obiectul operațiilor de admitere temporară. Sigiliul vamal se aplică la uși, ferestre sau la alte sisteme de închidere a mijloacelor de transport.

SINALAGMATIC, contract care prevede obligații reciproce între părți (contractanți) care încep de la data încheierii lui (Ex. contract de asigurare încheiat între asigurat și asigurător).

SISTEM AL CALITĂȚII, structuri organizatorice, proceduri, procese și resurse, necesare pentru implementarea managementului calității.

SISTEM DE CONTROL AL DECOLĂRII, o metodă automată de realizare a verificării, de control al capacității și încărcăturii și de dispecerat al zborurilor.

29 336

SISTEM EDP, sistem electronic de procesare a datelor, adică sistem de computere.

SISTEMUL GENERALIZAT DE PREFERINȚE VAMALE NERECIPROCE ȘI NEDISCRIMINATORII ÎN FAVOAREA ȚĂRILOR ÎN CURS DE DEZVOLTARE

(S.G.P.), ansamblu de reguli comerciale corespunzător cărui țările dezvoltate aplică scutirea integrală sau parțială de taxe vamale asupra importului de produse manufacturate provenind din țările în curs de dezvoltare, beneficiare de preferințe. Ideea instituirii unui atare sistem, apărută inițial în cadrul GATT a fost lansată la prima sesiune a UNCTAD (Geneva, 1964). Negocierile au continuat în cadrul UNCTAD până în octombrie 1970 când a fost eliberat acordul cu privire la instituirea S.G.P.. Aprobabil de Adunarea Generală a ONU la cea de-a XXC-a sesiune a sa din 1970, SGP a fost inclus între instrumentele pentru cel de-al doilea deceniu al dezvoltării, instituit de ONU (1971-1980). Preferințele acordate în cadrul S.G.P. sunt unilaterale, neconstituind obiectul negocierilor între țările donatoare și cele beneficiare. Obiectivul de bază al sistemului îl constituie facilitarea diversificării producției în țările în curs de dezvoltare, intensificarea procesului lor de industrializare și sporirea încasărilor din export. Sistemul este: generalizat, în sensul că se aplică de către țările dezvoltate la importul produselor manufacturate (finite și semifinite) provenind din țările în curs de dezvoltare, fără însă ca tratamentul aplicat de donatori să fie

uniform; nediscriminatoriu, întrucât este conceput a fi aplicat, în principiu, de către țările donatoare în relațiile lor comerciale cu toate țările în curs de dezvoltare; nereziproce întrucât țările beneficiare de preferințe nu sunt obligate să acorde concesi echivalente țărilor donatoare. Cu toate eforturile depuse de țările în curs de dezvoltare, nu s-a putut realiza un sistem uniform (unic) de preferințe vamale, așa încât s-au aplicat schemele individuale de preferințe, diferențiate în ceea ce privește lista produselor pentru care se acordă preferințe, amplitudinea reducerii taxelor vamale, clauzele de salvagardare și regulile de origine. Inițial, S.G.P. era conceput pentru a fi aplicat pe o perioadă de 10 ani, dar prin adoptarea de către GATT în anul 1979 a acordului denumit "Clauza de abilitare" s-a legalizat pe o bază permanentă. S.G.P. este constituit din 17 scheme preferențiale care au fost aplicate treptat individual sau în grup, de 28 de state dezvoltate donatoare. Lista beneficiarilor de preferințe vamale diferă de la un donator la altul. Produsele vizate în cadrul schemelor individuale de preferințe și înscrieri în "listele pozitive" ale țărilor dezvoltate sunt produsele manufacturate cuprinse în capitolele 25-99 ale Nomenclatorului Consiliului de Cooperare Vamală de la Bruxelles, cu unele excepții care diferă de la un donator la altul, cuprinse în așa-numitele "liste negative". Țările donatoare acordă preferințe vamale și pentru unele produse agricole prelucrate, semiprelucrate sau neprelucrate

precum și pentru unele materii prime cuprinse în Nomenclatorul Consiliului de Cooperare Vamală, situația prezentându-se diferențiat de la o țară la alta sau de la un grup de țări la altul. Amplitudinea reducerii taxelor vamale variază de la scutirea totală, caz mai rar întâlnit, până la aplicarea de procente diferențiate pe produse, revizuibile periodic. Țările donatoare de preferințe au elaborat și pus în aplicare anumite măsuri de salvagardare în cadrul schemelor individuale de preferințe pentru a păstra un control asupra comerțului cu țările beneficiare. Ele și-au rezervat dreptul de a modifica, de a limita sau chiar de a retrage temporar preferințele vamale din motive de ordin intern sau extern. Măsurile de salvagardare prevăzute în schemele individuale de preferințe ale țărilor donatoare îmbracă două forme: clauze apriori (prealabile aplicării S.G.P.), clauze eşapatorii (ultimioare aplicării S.G.P.). S.G.P. implică respectarea unor reguli de origine (care definesc condițiile cerute a fi îndeplinite pentru a beneficia de preferințe), dovada documentară, verificarea și cooperarea reciprocă pentru a se veghea la respectarea normelor stabilite. Principalele condiții care se cer a fi îndeplinite de țările beneficiare de S.G.P. sunt: produsele respective să fie exportate direct de la țara beneficiară la cea donatoare de preferințe, să rămână sub control vamal tranzitul și să nu fie supus vreunui proces sau tratament de donatori, iar beneficiarii să ateste printr-un document scris originea mărfurilor expediate. În principiu, țările donatoare

pot cere și dovezi suplimentare pentru a constata dacă mărfurile respective pot sau nu să beneficieze de preferințe.

SLC, Safety Life Convention, Convenția de salvare a vieții pe mare.

SLS, Safety of Life at Sea, siguranța vieții pe mare.

SOCIETATE DE ASIGURĂRI, instituție financiară care, în schimbul unor sume de bani, numită primă de asigurare, se obligă față de asigurat să-l despăgubească în cazul unor daune produse de riscurile asigurate unui interes asigurabil (marfă, mijloc de transport etc.), potrivit condițiilor stabilite prin polița de asigurare. S.A. practică fie forma contractuală, fie forma asigurării reciproce. În primul caz, între asigurător și asigurat se încheie un contract de asigurare (poliță de asigurare) conform căruia asigurătorul se obligă, în schimbul primei de asigurare, ca în cazul producerii riscurilor asigurate, care afectează marfa sau mijlocul de transport, să acopere, asiguratului sau unei terțe persoane în folosul căreia este încheiat contractul, paguba suferită. În cazul asigurării reciproce, un grup de asigurători individuali se unesc în cadrul unor societăți special constituite (v.pool) în vederea creării unui fond de asigurare care să servească acoperirii pagubelor suferite de cei care fac parte din pool. Acesta este cazul celei mai mari S.A. din lume - Lloyd's (Anglia). Societatea Lloyd's este o asociație de agenți de asigurare care își oferă mijloacele financiare și își împart riscurile și beneficiile. Dacă un armator

dorește să asigure la Lloyd's un bun, el se va adresa unui agent (v. broker) - care, de regulă, deservește mai mulți asigurători - pentru ca acesta să contacteze atâția subscriitori câți sunt necesari pentru acoperirea sumei prevăzute. Brokerul va pune în circulație o poliță Lloyd's pe care fiecare agent de asigurare își înscrie partea din suma globală (sub formă de procent) pentru care acceptă să-și asume răspunderea asigurării.

SOCIETATE DE NAVIGAȚIE, instituție specializată al cărei obiect de activitate îl constituie exploatarea tehnică și comercială a navelor deținute sau aflate în administrarea sa, în transporturile de mărfuri și/sau pasageri, în scopul câștigării navlului. **S.N.** pot fi întreprinderi particulare, de stat sau mixte. După cel de-al doilea război mondial, a crescut mai repede flota deținută de întreprinderile de stat și cele mixte. **S.N.** acționează de regulă pentru introducerea tehnicii noi în transporturile pe apă, organizarea pe baze științifice a activității, simplificarea proceselor de muncă, creșterea productivității muncii și reducerea costurilor, creșterea competitivității mărfurilor de export pe piețele externe.

SOCIETATE, termen folosit în acordurile internaționale și care înseamnă oricare persoană juridică sau oricare altă entitate care este considerată ca o persoană juridică în scopul impozitării.

SOI, înseamnă o populație de plante creată sau identificată care: a) se diferențiază de cele deja cunoscute prin

cel puțin un caracter important, precis și puțin fluctuant ce poate fi definit și descris, sau prin mai multe caractere a căror combinație este de natură să dea calitatea de nou (distinctibilitate); b) este omogenă pentru ansamblul caracterelor luate în considerare de reglementările în vigoare privind uniformitatea soiurilor, cu excepția unui număr foarte redus de forme atipice ținând seama de formele atipice (omogenitate); c) este stabilă în caracterele sale esențiale, adică în urma reproducerii sau multiplicării succesive sau la sfârșitul fiecărui ciclu de reproducere definit de ameliorator. Caracterele esențiale rămân așa cum au fost descrise inițial (stabilitate); d) la hibridii comerciali noutatea este dată de caracterele părinților constituenți și de formula care accentuează formele parentale. *

SOLUȚIONARE A LITIGIILOR, rezolvare a litigiilor pe calea arbitrajului ce funcționează pe lângă camerele de comerț și industrie sau alte instituții.

SOTTO PALANCO, clauză de Charter Party și conosament prin care s stipulează că în vederea încărcării sau descărcării navei mărfurile trebuie aduse de-a lungul acesteia sau al cheiului, în raza de acțiune a echipamentelor navei, în vederea efectuării operațiunilor de încărcare/descărcare. A) *La încărcare*: încărcătorului îi revine obligația să aducă marfa pe cheltuiala și riscul său în raza de acțiune a instalațiilor de încărcare ale navei. Greutatea coletelor nu trebuie să depășească puterea de ridicare declarată a

instalațiilor navei. Dacă, din motive ce nu pot fi imputate armatorului, nava nu poate fi încărcată la dană, ci numai în larg, încărcătorului îi revine obligația să suporte cheltuielile și riscurile aducerii mărfii pe șlepuri în raza de acțiune a macaralelor navei. La rândul lui, cărașul are obligația să preia coletele de îndată ce au fost ridicate de macaralele navei, să le coboare la hambarele ei și să le stivuiască. B) *La descărcare*: cărașului îi revine obligația ca pe cheltuiala și pe riscul său să destivuiască marfa, să o scoată din hambare și să o treacă peste copastia navei, depunând-o pe chei, în vagoane sau pe șlepuri, astfel încât să poată fi accesibilă manevrării, dar nu mai departe de raza de acțiune a instalațiilor navei. Clauza S.P. este influențată de uzanțele de port. Pentru evitarea litigiilor este necesar ca părțile să exprime fără echivoc în Charter Party și/sau conosament conținutul exact al clauzei S.P. și să facă mențiunea că orice uzanță portuară contrară celor stipulate este nulă și neavenită.

SPAȚIU AERIAN NAȚIONAL, coloană de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al României, până la limita inferioară a spațiului extraatmosferic. În spațiul aerian național se desfășoară atât trafic aerian civil, cât și trafic aerian militar. Aeronavele civile române pot zbura în spațiul aerian național numai dacă sunt înmatriculate în Registrul unic de înmatriculare al aeronavelor civile, ținut de către Ministerul Transporturilor.

SPAȚIU MARITIM, denumire dată (în terminologia specifică transportului de mărfuri pe mare) unui segment din spațiul comercial al unei nave care este închiriat de un navlositor pentru transportul unei partizi de mărfuri care prin dimensiunea sa volumetrică și de greutate nu necesită închirierea întregului spațiu comercial al navei. Contractarea S.M. este frecvent utilizată la navele de linie și vizează mărfuri generale livrate în cantități relativ mici, dar cu frecvență ridicată. Navlositorului îi revine obligația să evite pe cât posibil spațiile moarte pentru care se plătește navlu mort. Or, o atare obligație presupune îndatorirea lui de a utiliza complet S.M. angajat.

SPECIAL LOAD, o încărcătură care, datorită naturii/valorii sale, necesită o atenție specială și tratament deosebit în timpul procesului de primire, stocare, transportare, încărcare și descărcare.

SPECIALIST AUTORIZAT, salariat al unui agent economic care se ocupă de constatarea stării transporturilor, autorizat de Ministerul Transporturilor pentru a constata starea expedițiilor și care nu este salariat al căii ferate.

SPECIFICAȚIA TEHNICĂ, reprezintă cerința tehnică inclusă, în special, în documentația pentru licitații, care definește caracteristicile unei lucrări, ale unui material, ale unui produs sau ale unei furnizări și care face, pe cât posibil, o descriere obiectivă a lucrării, materialului, produsului sau a furnizării, astfel încât aceasta să satisfacă scopul pentru care este interesată entitatea

contractoare. O astfel de descriere tehnică poate include calitatea, performanța, siguranța și dimensiunile, precum și cerințe aplicabile materialului, produsului sau furnizării în ceea ce privește asigurarea calității, terminologiei, simbolisticii, testării și metodelor de testare, ambalării, marcării și etichetării.

SPECIFICAȚIE LA SCRISOAREA DE TRĂSURĂ COLECTIVĂ, înscris cuprinzând o listă a mărfurilor ce formează obiectul unui transport colectiv și precizarea beneficiarilor acelor mărfuri. **S.S.T.C.** este un document auxiliar care se utilizează la transportul colectiv de colete, în principal la transportul auto. Ea este un veritabil borderou întocmit de expeditorul care formează structura transportului colectiv și care se transmite, o dată cu marfa, expeditorului de la destinație căruia îi revine îndatorirea să distribuie coletele la adresele finale înscrise în **S.S.T.C.**

STABILITATE, a se vedea soi.

STALII, termen prin care se desemnează, în contextul contractului de navlosire *charter-party* timpul normal afectat navlositorului pentru încărcarea sau descărcarea ștaliilor. Acest timp începe să curgă din momentul expirării termenului de răgaz acordat navlositorului de la data acceptării *notice*-ului care atestă sosirea navei. **S.** se calculează în zile consecutive, zile curgătoare, zile pline, zile lucrătoare de 24 ore, zile lucrătoare de 24 ore consecutive, zile lucrătoare pe timp favorabil. **S.** se consemnează într-un

document numit *time-sheet*, semnat de către delegații armatorului și aceia ai navlositorului.

STANDARD CHARTER-PARTY, expresie prin care se desemnează contractele *charter-party* utilizat pe scară largă în practica internațională (ca urmare a importanței majore a transportului maritim de mărfuri și a absenței unor reglementări uniforme în materie) și elaborate, de regulă, de către armator sau asociații de armatori. Asemenea contracte cuprind un set de clauze exprese vizând drepturile și obligațiile părților, aspecte legate de executarea, respectiv de exercitarea acestor drepturi și obligații, răspunderea căraușului pentru executarea parțială ori necorespunzătoare sau pentru neexecutarea prestației sale, instanțele de arbitraj competente să soluționeze eventualele litigii ivite între contractanți. **S.C.P.** sunt de natură să faciliteze tranzacțiile, fiind în vigoare ușor de cunoscut pentru ambii contractanți și prezentând avantajul de a putea fi adaptate de către aceștia, prin acordul lor de voință, în specificul și nevoie concrete ale transportului de mărfuri în fiecare caz în parte. Adeseori, **S.C.P.** sunt cuprinse în îndreptare speciale editate de asociațiile internaționale de armatori; în mod obișnuit ele sunt specializate (diferențiate) pe grupe de mărfuri transportate, cum ar fi: cărbuni (*Coasting coal Charter*, 1920, *Coastoom* sau *East Coal Charter*, 1922, *Medcon*); grâu (*Black Sea Berth Contract*, 1912, *Russcon*); mărfuri generale (*The Baltic and White Sea*

Conference Uniform General Charter, 1922, Gencon). Orice **S.C.P.**, indiferent de condițiile specifice ale diferitelor transporturi de mărfuri, cuprinde în mod obligatoriu anumite clauze esențiale, între care: a) data și locul încheierii contractului; de regulă această clauză nu este inclusă în textul propriu-zis, ci este înscrisă sub forma unei mențiuni, pe prima pagină a înscrisului constatator al contractului, în colțul din dreapta sus; b) denumirea și caracteristicile navei; sub acest aspect părțile trebuie să precizeze: pavilionul și denumirea navei; capacitatea de încărcare și capacitatea volumetrică a navei; clasa navei și denumirea registrului care a eliberat certificatul de clasificare; c) clauza *Substitute*: prin această clauză (care nu este inserată în toate **S.C.P.**) se stipulează dreptul armatorului de a înlocui nava inițial nominalizată cu o altă navă; exercitarea acestui drept este restrânsă la ipoteza în care nava este substituită posedă caracteristici tehnico-economice egale sau cel puțin apropiate celor pe care le avea prima navă; totodată, nava substituită trebuie să fie corespunzătoare pentru efectuarea transportului mărfii în bune condiții, în cantitatea convenită, până la portul de destinație; d) datele de identificare ale părților contractante: denumirea (firma) armatorului și navlositorului și adresele lor, inclusiv numărul de telefon și de telex al acestora; e) poziția exactă a navei: părțile vor menționa locul unde se află nava în momentul redactării și semnării contractului; în cazul în care în **S.C.P.** este

inserată clauza *Substitute* (care presupune că în mod normal armatorul nu cunoaște la momentul respectiv poziția exactă a navei, el neștiind în acel moment ce navă va oferi în ultimă instanță pentru efectuarea transportului) se va înscrie mențiunea *now trading*, cu precizarea datei probabile a sosirii navei în portul de încărcare; f) navigabilitatea navei; de regulă, această clauză conține precizarea că nava este pregătită sub toate aspectele pentru efectuarea voiajului, ca nepermițând infiltrarea apei, și fiind rezistentă și solidă; g) data rezilierii contractului (*cancelling date*): o atare clauză cuprinde precizarea datei la care navlositorul are îndreptățirea să renunțe la executarea contractului de transport, dat fiind faptul că nava nu a sosit în portul de încărcare până la data respectivă; h) clauza angajării navei sub *steam*: conține precizarea că angajarea definitivă a navei urmează a se face numai după obținerea acordului de încărcare, în perioada prevăzută în contract, din partea încărcătorului; în caz contrar, angajarea devine nulă; i) felul mărfii: clauza cuprinde mențiuni cât mai exacte privind specificul mărfii transportate, ambalajul sau, dacă este cazul, lipsa acestuia; j) cantitatea mărfii: se precizează volumul acesteia, numărul bucăților, greutatea (în unități de greutate) etc.; în ipoteza în care se precizează doar că navlositorul trebuie să încarce întreaga navă (*full cargo*), fără a se menționa și cantitatea mărfii, acestuia îi revine obligația de a pune la dispoziție o cantitate de marfă sufi-

cientă pentru încărcarea navei la capacitatea ie maximă; *k*) opțiunile privind marfa (*cargo options*): unele **S.C.P.** conțin o clauză potrivit căreia navlositorul are libertatea să substituie marfa indicată la contractul de navlosire, înlocuind-o integral sau parțial cu o altă marfă; *l*) marfa încărcată pe punte: **S.C.P.** cuprind o clauză în sensul că marfa încărcată pe puntea navei, deși ea călătorește pe riscul navlositorului, acesta din urmă este obligat să plătească navlul întreg convenit; *m*) materiale pentru foraj și separație (*dunnage and separation*); unele **S.C.P.** cuprind și o clauză prin care se stabilește în sarcina cărui contractant este obligația de a procura materialele pentru foraj; aceste materiale, cu excepția unor materiale de separație, care sunt negociabile, trebuie procurate, în cazul transportului de mărfuri generale cu nave de linie, de către armator; *n*) porturile de încărcare și de descărcare: de regulă, **S.C.P.** implică obligația pentru părți de a menționa un port de încărcare și un port de descărcare; uneori se menționează doar o anumită porțiune de țărâm între două porturi; *o*) opțiunile geografice (*geographical options*): de cele mai multe ori, în **S.C.P.** se înscrie facultatea navlositorului de a îndrepta nava spre alt port decât portul de bază la opțiunea sa; *p*) transmiterea ordinelor: în cazul în care părțile nu menționează în contract portul de încărcare sau cel de descărcare, ele trebuie să stabilească un termen în care armatorului i se va ordona (*order*) spre care port să fie

îndreptată nava; pentru portul de încărcare ordinul trebuie dat cu câteva zile înaintea termenului operațiilor de descărcare transportate de navă în cursa precedentă; cât privește portul sau porturile de descărcare, acestea trebuie indicate înaintea semnării consoamentelor în portul de încărcare și se menționează în cuprinsul acestor documente, dar este admisibil ca navlositorul să-și rezerve dreptul de indică portul de descărcare după plecarea navei din portul de încărcare, adică în timp ce ea se află în cursă (*en route*) *r*) rotația geografică (*geographical rotation*): de regulă **S.C.P.** cuprinde mențiunea potrivit căreia atunci când nava urmează să încarce sau să descarce în mai multe porturi ruta trebuie stabilită încât ele să se afle în drumul firesc al navei, spre a se evita reînțoarcerea navei într-un port pe lângă care ea a trecut inițial; *s*) atât de aproape cât poate nava (*as near as she can safely get*): o atare stipulație privește acele cazuri în care nava navlosită pentru încărcare într-un anumit port la o anumită dată nu-și poate asuma riscul de a ancora la locul stabilit și ca urmare va încărca cât mai aproape de acel loc; această situație poate surveni ca urmare a unor condiții de navigație neprielnice sau a altor obstacole ivite în momentul apropierii navei de punctul de destinație; *ș*) pescajul maxim (*maxim draft*): cu ocazia navlosirii navei se ține seama și de adâncurile de care dispun porturile în care nava urmează să ancoreze; pentru porturile cu adâncimi mai mici se folosesc nave cu

pescaj redus; f) utilizarea șlepurilor (*lighterage*): în mod obișnuit **S.C.P.** conțin o clauză potrivit căreia toate cheltuielile aferente utilizării șlepurilor la încărcare se suportă de navositor, expeditor sau primitorul mărfii, și numai rareori (în principal când nava depășește pescajul stabilit) acestea cad în sarcina armatorului; g) așteptarea creșterii apelor: o atare stipulație privește timpul în care nava trebuie să aștepte fluxul (creșterea apelor) pentru a putea intra în port; regula este că atunci când prin contract se indică un port anume, nava trebuie să aștepte până devine disponibil acel port sub aspectul nivelului apelor; u) mărimea navului și plata acestuia: navigația tramp fiind cu precădere nemonopolizată, se stabilesc prin acordul părților contractante; în cazul navosirilor "cu voiajul" perceperea navului se face în raport cu greutatea mărfii sau cu volumul acesteia, armatorul având această opțiune (pe care el o va exercita în sensul obținerii unui profit pe navă și pe zi cât mai ridicat); în cazul navosirilor *time charter*, cuantumul chiriei se stabilește de regulă pe tona *dead weight* a navei și pe timp (o lună sau 24 de ore), pe întreaga perioadă pentru care a fost navosită nava; y) condițiile de încărcare și descărcare a navei; w) arbitrajul: în mod obișnuit, litigiile izvorâte din *charter-party* sunt supuse spre soluționare unei instanțe arbitrale; în unele **S.C.P.** se prevede că atunci când armatorul și navositorul își au sediile în țări diferite, arbitrajul competent este cel din Londra; unele **S.C.P.** conțin

precizarea că problemele în suspensie referitoare la portul de încărcare sunt date spre soluționare instanței din țara expeditorului, iar problemele legate de portul de descărcare, instanței din țara destinatarului. În cuprinsul **S.C.P.** se mai înscriu și alte clase, precum: permanent în stare de plutire (*always afloat*); alimbarea; dana la ordinul navositorului sau primitorului; stalii; contrastalii; devierea navei (*deviation*); operațiile de brokeraj; clauza de gaj (*lien clause*); clauza de război (*warrisk clause*); clauza de grevă (*strike clause*); clauză de îngheț (*ice clause*).

STANDARDUL EUROCONTROL, reprezintă elementele obligatorii ale specificațiilor EUROCONTROL pentru caracteristici fizice, configurație, materiale, performanță, personal sau procedură, a căror aplicare uniformă este recunoscută ca esențială pentru implementarea unui sistem de servicii integrate de trafic aerian (ATS) (elementele obligatorii trebuie să fie parte a unui document de standardizare EUROCONTROL).

STANDARDUL, reprezintă o specificație tehnică aprobată de un organism de standardizare recunoscut, în vederea unei aplicări repetate sau continue a cărei respectare nu este, în principiu, obligatorie.

STÂNGA, partea stângă în direcția de zbor.

STAREA DE BALANS, o expresie numerică a poziției centrului de greutate.

STAT DE DESTINAȚIE, un stat către care un transport transfrontieră este planificat să aibă loc sau are loc

STAT DE ORIGINE, un stat din care un transport transfrontieră este planificat să înceapă sau este început

STAT DE TRANZIT, orice stat altul decât statul de origine sau statul de destinație, pe teritoriul căruia este planificat să aibă loc sau are loc un transport transfrontieră.

STATEMENT OF FACTS, expresie preluată din limba engleză și consacrată în terminologia transportului maritim de marfă ce desemnează documentul în care sunt consemnate cronologic operațiunile efectuate de navă. În cuprinsul acestui document sunt înscrise: data și ora sosirii navei în radă; data și ora intrării acesteia în port și a acostării ei la dană; data obținerii liberei practici; momentul începerii operațiunilor de încărcare/descărcare; numărul de echipe, menționarea magaziiilor și hambarelor folosite; întreruperile din lucru și cauzele care le-au determinat; data și ora finalizării operațiunilor de încărcare sau descărcare etc. Având acest conținut, S.F. este considerat a fi un veritabil istoric al operațiunilor navei.

STAȚIE DE CALE FERATĂ, subunitate de exploatare a căii ferate unde se desfășoară activitățile în relația cu publicul.

STAȚIE DE DESTINAȚIE, stația prevăzută în documentul de transport ca destinație a expediției.

STAȚIE DE ELIBERARE, stația unde se eliberează transportul, care de regulă este stația de destinație.

STAȚIE DE EXPEDIȚIE, stația în care expeditorul predă și calea erată primește expedițiile în vederea transportului.

STAȚIE DE OPRIRE PE TRASEU, punct de pe traseul unei curse de transport public de persoane, special amenajat și semnalizat, pentru urcarea și coborârea călătorilor, în afara autogărilor.

STAȚIE DE PLECARE, stația trecută în legitimația de călătorie pentru începerea călătoriei.

STATION, echivalent pentru aeroport (airport).

STATUL DE ORIGINE, statul pe teritoriul căruia expediția a fost pentru prima dată încărcată al bordul aerei navei.

STATUL OPERATORULUI AERIAN, statul pe teritoriul căruia operatorul aerian își are sediul principal al afacerilor sale sau, dacă ei nu are un astfel de sediu, reședința sa permanentă.

STEM, termen prin care se desemnează acordul definitiv al părților contractului de navlosire asupra condițiilor privind angajarea unei navlosiri sau rezervarea de spații pe o navă. S. consemnează obligația armatorului de a efectua transportul respectând clauzele reciproc acceptate; asumându-și această obligație, el nu mai poate oferi nava altcuiva în vederea efectuării altui transport.

STOCARE, deținere de combustibil uzat sau de deșeuri radioactive într-o instalație care îi asigură confirmarea cu intenția recuperării

STOPPAGE IN TRANSIT, expresie prin care în terminologia juridică engleză se desemnează măsura pe care vânzătorul este îndreptățit să o ia cu privire la mărfurile aflate în curs de transport către cumpărător, când acesta din urmă se află într-o situație financiară dificilă, de natură să pună sub semnul incertitudinii plata prețului, măsură concretizată în oprirea mărfurilor respective pe traseu, astfel încât să fie împiedicată predarea lor către destinatar. De regulă, vânzătorul recurge la această măsură atunci când cumpărătorul se află în dificultăți financiare grave, care au declanșat sau sunt susceptibile să declanșeze procedura falimentului, iar încasarea prețului pentru mărfurile expediate nu este asigurată printr-un credit documentar irevocabil și eventual confirmat.

SUBSTANȚĂ CHIMICĂ ORGANICĂ DEFINITĂ, orice substanță chimică aparținând clasei de compuși chimici care cuprinde toți compușii carbonului cu excepția oxizilor și sulfurilor acestuia precum și a carbonaților metalici și care poate fi identificată prin denumirea chimică, formula structurală (dacă se cunoaște) și nr. CAS (dacă este atribuit)

SUBSTANȚĂ CHIMICĂ TOXICĂ, orice substanță chimică care, prin acțiunea sa chimică asupra proceselor biologice, poate cauza moarte, incapacitate temporară sau vătămări permanente la om

sau la animale, indiferent de originea sa sau de metodele de producere și indiferent dacă se obține în instalații, în muniții binare sau în altă parte. S.C.T. pentru care se stabilesc regimuri de control sunt cele înscrise în listele nr.1, 2 și 3 din Legea nr.56/1997 pentru aplicarea prevederilor Convenției privind interzicerea dezvoltării producerii, stocării și folosirii amelor chimice și distrugerea acestora, lege publicată în Monitorul Oficial nr.67 din 17 aprilie 1997. Dezvoltarea, producerea, dobândirea, deținerea, transferarea și folosirea S.C.T. precursorilor acestora sunt permise numai în scopuri neinterzise. S.C.T. nu pot fi produse, dobândite, deținute, transferate sau utilizate decât dacă: a) se utilizează pentru scopuri de cercetare, medicale, farmaceutice sau protecție; b) tipurile și cantitățile de substanțe chimice sunt strict limitate la cele care pot fi justificate de aceste scopuri; c) cantitatea globală de STC înscrisă în lista nr.1, existentă în orice moment în țară pentru astfel de scopuri, nu depășește 1 tonă; d) cantitatea globală, produsă sau dobândită prin transfer pentru astfel de scopuri, în țară, în decursul unui an calendaristic, nu depășește o tonă. Rezolvarea cererilor de licență pentru importul, exportul sau orice alte activități necomerciale de dobândire din afara teritoriului național sau de transfer în afara teritoriului național de S.C.T. este condiționată de prezentarea de către solicitantul de licență a autorizației de import sau export emise de Agenția Națională de Control al Exporturilor Sta-

tistice și a Interzicerii Armelor Chimice. Emiterea autorizațiilor de export pentru S.C.T. este condiționată de prezentarea unui coeficient de utilizator final eliberat de autoritatea de stat desemnată în acest scop din statul destinat al exportului. Operațiunile de import și export ale S.C.T. înscrise în lista nr.1 pot fi efectuate numai cu statele părți la convenție și numai pentru scopuri de cercetare, medicale, farmaceutice sau de protecție S.C.T., importate nu pot fi reexportate unui stat terț. Aceleași condiții sunt aplicabile și S.C.T. cuprinse în lista nr.2 cu mențiunea că această restricție se aplică începând cu data de 29 aprilie 2000. S.C.T. înscrise în lista nr.2 pot fi exportate și către state care nu sunt părți la convenție numai până la 28 aprilie 2000. S.C.T. înscrise în lista nr.3 pot fi exportate către state care nu sunt părți la convenție cu respectarea condițiilor referitoare la licență și certificat de utilizator final.

SUBSTANȚE PENTRU COMBATEREA DEZORDINILOR PUBLICE, orice produs chimic înscris în listele de substanțe chimice, toxice și precursori care pot produce rapid la om o iritație senzorială sau o incapacitate fizică ce dispare la scurt timp după terminarea expunerii.

SUBUNITATE DE CALE FERATĂ, subunitate de exploatare, de prestații

de transport, de producție, care poate fi: stație, depou, revizie de vagoane, secție, regulator de circulație, divizie, servicii, agenții comerciale și altele asemănătoare.

SUPORT DE DATE, suportul destinat să primească înregistrarea informațiilor.

SUPRATAXĂ DE IMPORT, taxă vamală având caracter suplimentar, instituită în anumite condiții excepționale pentru anumite grupe de produse, pentru o perioadă relativ scurtă de timp. S.I. se percepe în condiții de dezechilibru al balanței de plăți, pentru mărfurile care nu sunt supuse restricțiilor cantitative și care nu fac obiectul concesiilor comerciale reciproce cu alte state.

SUPRAVEGHERE, evaluare efectuată de un organism, terță parte, acreditat, pentru a determina dacă un produs, proces sau serviciu este în continuare conform cu condițiile specificate.

SURSĂ ÎNCHISĂ, materialul radioactiv care este închis permanent într-o capsulă sau este fixat sub formă solidă excluzând elementele combustibile pentru reactoare.

SURSE, emițător de radiații ionizate și orice material radioactiv.

SYSTEM, o metodă automată, incluzând echipament și programe pentru efectuarea de sarcini ca: rezervări, greutate, echilibru etc.

§

ŞALUPĂ, ambarcaţiune de capacitate
muncă folosită pentru transportul per-
soanelor sau al mărfurilor, la remorcări,
la pilotaj etc.

T

T.F., train ferry, feribot de tren.

T.F.L., tropical-fresh water load line, linie de încărcare pentru apă dulce la tropice.

T.R.L., through bill of lading, conosament direct.

T.T.T.M., total trafic tons-mile, trafic total în tone-mile.

TALLYMAN, termen ce desemnează, în transportul maritim persoana care acționează din însărcinarea armatorului sau navlositorului, respectiv a expeditorului, exercitând una din următoarele atribuții: controlul asupra conformității între cantitatea care se indică în conosament și cea efectiv încărcată, respectiv descărcată de pe vas; examinarea marcării mărfii, a ambalajului și urmărirea modului de manipulare a încărcăturii etc. Constatările făcute de T. sunt consemnate de acesta în rapoarte (tallysheet).

TALLYSHEET, termen ce în limba engleză desemnează rapoartele întocmite de către tallyman și care conțin constatările acestuia făcute în exerci-

tarea atribuțiilor lui de serviciu. V. și tallyman.

TARĂ (U.M.), 1. Greutatea ambalajului, a recipientului, a vehiculului etc. în care se păstrează sau se transportă o marfă. 2. Greutăți nemarcate confecționate din diverse materiale care pot compensa greutatea unui vas, taler etc.

TARA, masa mijlocului de transport gol.

TARIF, 1. Preț oficial stabilit de către societăți comerciale și regii autonome pentru prestările de servicii, transportul de mărfuri și de persoane, servicii poștale, telefonice, telegrafice, pentru radio și televiziune, pentru consum de apă, energie electrică și termică. 2. Retribuție oficială stabilită pentru o anumită muncă (Ex. munca în regie, respectiv plata cu ora). Tarif vamal. Listă detaliată care cuprinde, după o anumită clasificare, produsele asupra cărora statul stabilește taxele vamale ce se aplică la import-export și tranzit. Tariful vamal constituie o importantă pârghie cu ajutorul căreia statele pot stimula sau frâna importul, exportul și tranzitul de mărfuri în funcție de politica

economică dusă (liber-schimb sau protecționism).

TARIF DE LINIE, sintagmă ce desemnează navlul perceput pentru mărfurile transportate cu navele de linie într-o anumită perioadă în condițiile stabilite în cadrul unui cartel maritim așa cum acestea au fost hotărâte în cadrul unor conferințe care urmăresc uniformizarea condițiilor concrete de primire, încărcare, transport, predare și depozitare a mărfurilor în porturile de încărcare și de descărcare. Fixarea T.L. se face și cu participarea asociațiilor de exportatori și importatori.

TARIF DE TRANSPORT, denumire generică dată setului de norme ce conțin reglementarea taxelor și condițiilor de transport și care este dat publicității, fiind, de regulă, confirmat sau chiar întocmit de către un factor public, asociație a căraușilor sau organizație internațională de transporturi. T.T. în esența sa este o veritabilă ofertă făcută de cărauș, ce conține prețuri relativ rigide comparativ cu prețurile contractuale. Importanța T.T. diferă în funcție de felul transportului. Astfel, în transportul feroviar există numai prețuri tarifare, iar în celelalte ramuri de transport T.T. vizează numai legăturile regulate (de linie). Prețul transportului se convine prin negociere directă în cazul încheierii cu Charter Party. La navigația de linie (în transportul maritim) sunt practicate T.T. care sunt stabilite în cadrul conferințelor maritime. Asociația Internațională pentru Transport Aerian stabilește pentru companiile membre T.T. aerian.

TARIF FEROVIAȘ COMUN, varietate de tarif feroviar ce se caracterizează prin faptul că este în așa fel conceput și structurat încât să permită facilitatea modului de calcul între administrațiile de cale ferată participante. V. și **tarif feroviar**.

TARIF FEROVIAȘ DE TRANZIT, varietate de tarif feroviar de specificul căreia este faptul că se exprimă printr-o valută convertibilă, care poate fi și moneda națională. V. și **tarif feroviar**.

TARIF FEROVIAȘ LOCAL, varietate de tarif feroviar care se distinge prin aceea că este susceptibil de aplicare numai transporturilor interne pe calea ferată. V. și **tarif feroviar**.

TARIF FEROVIAȘ SPECIAL ȘI EXCEPȚIONAL, varietate de tarif feroviar de specificul căreia este favorizarea transportului unor produse, a legăturilor dintre zonele industriale sau portuare, precum și utilizarea anumitor parcursuri de tranzit, prin aplicarea unui nivel mai redus pe anumite rute. V. și **tarif feroviar**.

TARIF FEROVIAȘ, set de dispoziții legale cuprinzând norme de încadrare și decontare a taxelor pe care căraușul feroviar este îndreptățit să le încaseze în virtutea contractului de transport perfectat pentru transportul mărfurilor sau al călătorilor pe calea ferată. Ca structură T.F. (oricare ar fi el) conține părți distincte referitoare la: dispoziții generale și norme pentru efectuarea transporturilor, nomenclatura și clasificarea mărfurilor; tabele kilometrice de destinație; baremuri tarifare pentru cal-

culul taxelor. Din punct de vedere al sferei de aplicabilitate T.F. pot fi: *locale, de tranzit, comune, speciale și excepționale V.* și fiecare dintre acestea.

TARIF MARITIM, set de norme incidente în transportul maritim cu nave de linie și prin care se reglementează nomenclatura și clasificarea mărfurilor conform anumitor principii (de regulă se utilizează ca și criterii ordinea alfabetică și gradul de prelucrare), prețurile aferente transportului acestora între anumite porturi de expediere și de destinație pentru și condițiile de aplicare a tarifului respectiv.

TARIF SUPLIMENTAR, tarife percepute pentru acoperirea costurilor suportate în plus de către calea ferată provocate de nerespectarea de către clienți a unor prevederi ale Regulamentului.

TARIF VAMAL, nomenclator al produselor supuse taxelor vamale și nivelul acestor taxe percepute asupra fiecărui produs sau grupă de produse în parte. Uneori în tarif sunt cuprinse în mod expres și mărfurile scutite de taxe la importul lor pe teritoriul țării respective (sau la exportul lor peste granițele țării). T.V. este alături de ansamblul legilor, regulamentelor și dispozițiilor administrative privind comerțul exterior, componenta principală a regimului vamal al unei țări. Clasificarea mărfurilor supuse taxelor vamale conform T.V. în vigoare în diverse țări se poate face alfabetic, după originea mărfurilor (vegetală, animală, minerală, mixtă) sau după gradul de prelucrare al mărfurilor (materii prime, semifabricate, produse finite). La

15 decembrie 1950 a fost semnată la Bruxelles Convenția privind Nomenclatorul pentru Clasificarea Mărfurilor în T.V. potrivit căreia a fost eliberat un nomenclator de bază unic (Nomenclatorul Vamal de la Bruxelles), acceptat în practică de circa 120 de țări (printră excepții numărându-se SUA și Canada). Ulterior, în cadrul Consiliului de Cooperare Vamală de la Bruxelles a fost elaborată Convenția Internațională privind Sistemul Armonizat de Descriere și Codificare a Mărfurilor, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1987. Sistemul armonizat cuprinde 99 de capitole, în cadrul a 21 de secțiuni și realizează unificarea clasificărilor de mărfuri pentru mai multe domenii (vamal, statistică, transporturi etc.). Criteriul de clasificare a mărfurilor în acest sistem este gradul de prelucrare, combinat cu natura mărfurilor. T.V. se pot grupa astfel: a) T.V. simple, conținând pentru toate mărfurile supuse taxelor o singură coloană de taxe, aplicabile nediferențiat, indiferent de proveniența sau destinația mărfurilor; b) T.V. compuse, conținând două sau mai multe coloane de taxe vamale, diferențiate pe categorii de țări în funcție de regimul aplicabil mărfurilor provenind din acestea. Acest tip de T.V. este cel mai răspândit în comerțul internațional contemporan. De regulă o coloană cuprinde taxe vamale convenționale care vizează mărfurile importate din țările care beneficiază de clauza națiunii celei mai favorizate. O altă coloană cuprinde taxe vamale autonome, al căror nivel este fixat de către stat fără nici o

înțelegere prealabilă cu alte state și se aplică mărfurilor care provin din țări cărora statul respectiv nu le-a acordat clauza națiunii celei mai favorizate. Uneori poate exista și o a treia coloană cu taxe vamale preferențiale, aplicabile la importul de mărfuri care se bucură de un regim comercial preferențial. T.V. este adoptat de către stat prin lege și este administrat de către autorități abilitate. T.V. este un instrument de politică comercială cu ajutorul căruia se realizează protejarea populației interne de concurența străină. Pe baza T.V. se pot negocia concesiile în domeniul politicii vamale sau se pot institui discriminări în relațiile cu anumite state. În unele cazuri, ca urmare a formării unor uniuni vamale; statele membre elaborează și administrează un T.V. extern comun aplicabil în relațiile comerciale cu țările din afara grupării respective. Acordul General pentru Tarife și Comerț (GATT - v.) admite T.V. drept unic instrument de realizare a politicii de protecție a pieței interne.

TARIFELE ÎN TRANSPORTURILE FERROVIARE, sunt instrumente de realizare a politicii economice a căilor ferate, reglementând condițiile și taxele cu care se poate efectua transportul feroviar pe teritoriul țării respective. Ele reprezintă cuantumul taxelor de transport și a taxelor accesorii pe care căile ferate sunt îndreptățite să le încaseze pentru executarea transportului în trafic internațional și a unor prestații speciale, în condiții prevăzute, reprezentând interesele unui stat sau unui grup de state. În activitatea de transporturi și expediții

se folosesc următoarele tarife: **Tarife locale**, care prevăd nivelul taxelor de transport pentru diferite categorii de mărfuri de la punctul de frontieră al unei țări la o stație din interior și invers, sau între două stații de cale ferată și interior; **Tarife internaționale**, care sunt folosite în traficul internațional pentru plata taxelor de transport a mărfurilor de export import. Acestea pot fi: **tarife de tranzit** - valoarea pe teritoriul unei țări - pentru calcularea taxelor de transport de la un punct de frontieră la altul pentru mărfurile care tranzitează teritoriul țării respective; **tarife directe** prevăd nivelul taxei de transport pe întreaga distanță de la stația de predare (a țării importatoare); Ele cuprind numai o parte din mărfurile de transport și numai o parte din stațiile celor două țări (stabilite de comun acord la întocmirea tarifelor); **tarife comune** sunt constituite prin participarea a cel puțin două administrații de cale ferată pentru ușurarea metodologiei de calcul a taxelor de transport pe parcursurile stabilite și aplicarea unor taxe reduse în afara țărilor participante la aceste tarife, pot beneficia de aplicarea acestora și terțe țări; **Tarife speciale** sunt elaborate fie pentru anumite relații de tranzit, fie pentru anumite categorii de mărfuri. Exemplu: A) **Tariful special belgian 0917** - folosit pentru tranzitarea tuturor mărfurilor românești de export-import pe teritoriul Belgiei prin stațiile portuare respectiv stația Ferry-Boat Zeebrugge pentru destinația Marea Britanie; B) **Tarife speciale AT** - pentru diferite

categorii de mărfuri legume, fructe, animale și autovehicule care prevăd taxări diferite față de cele practicate pentru mărfurile generale; **Tarife oficiale** - folosite în traficul internațional pentru plata taxelor de transport a mărfurilor de import-export; **Tarife refracționale (reducere)** - obținute de Romtrans S.A. în urma tratatelor ce se poartă anual cu administrațiile căilor ferate europene, tratative care conduc la obținerea de reduceri a taxelor de transport pe parcursul feroviar al țărilor respective. Aceste reduceri se pot obține în procente asupra nivelului oficial al taxelor de transport sau pe bază de netostaz (drept de transport redus).

TARIFE ACCESORII, tarife adiacente procesului de deplasare a transporturilor.

TARIFUL CĂII FERATE, reglementarea care cuprinde tarifele de transport, dispozițiile tarifare și condițiile de aplicare, publicate de calea ferată (T.L.M., T.L.C. etc.).

TARIFUL UNIC DE TRANZIT (ETT), reglementări elaborate în scopul stimulării schimburilor economice dintre țările membre ale Convenției privind Traficul Internațional Feroviar de Mărfuri (SMGS - v.) intrată în vigoare la 1. ianuarie 1959. În octombrie 1977 a fost înlocuit cu Tariful Internațional de Tranzit (MTT) dar se mai aplică și în prezent în relațiile dintre țările care au aderat la MTT și cele care nu au aderat dar sunt membre ale SMGS. La calcularea taxelor pentru transportul mărfurilor în tranzit pe căile ferate par-

ticipante la SMGS se folosesc: a) tabelele distanțelor de transport, după care se determină distanța tarifară a transportului pe parcursul căilor ferate de tranzit; b) nomenclatura și clasificarea mărfurilor după care se stabilește clasa tarifară care trebuie să fie aplicată la transportul mărfii respective precum și norma de încărcare tarifară a mărfii; c) tabelele pentru calculul taxelor de transport după care se determină cuantumul taxelor pentru transportul mărfii respective. ETT grupează mărfurile în 13 clase tarifare în raport cu valoarea unitară, greutatea specifică, raportul dintre greutatea mărfii și ambalaj etc. Taxele pentru primele zece clase tarifare sunt calculate pe tonă/kilometru iar pentru ultimele trei pe osie/kilometru. Dacă norma tarifară este mai mare decât greutatea efectivă a mărfii, taxele de tranzit se vor calcula la norma de încărcare tarifară și invers. Pentru transportul mărfurilor cu viteză mare, ca și pentru mărfurile agabaritice, taxele se majorează cu 100 % iar pentru mesagerie cu 200 %. Pentru expedițiile de coletărie, taxele se percep la greutatea efectivă a expediției majorate de 50 %.

TARIFUL VAMAL DE IMPORT AL ROMÂNIEI, instrument de politică comercială care vizează regimul mărfurilor importate și exportate. El este un catalog care cuprinde nomenclatorul mărfurilor supuse impunerii vamale, precum și taxa vamală (taxele) percepută asupra acestora. T.V.I.R. instituit prin Decretul nr.395/2 decembrie 1976 și care a intrat efectiv în vigoare în

1977 a rămas în funcțiune până în anul 1990. Prin Hotărârea Guvernului României nr. 1194/12 februarie 1990 i-au fost aduse anumite modificări, în condițiile liberalizării prețurilor și cu aceste modificări a funcționat în tot cursul anului 1991. Prin Hotărârea Guvernului nr. 673/15 septembrie 1991 a fost adoptat un nou tarif vamal de import al României care a intrat efectiv în vigoare la 1 ianuarie 1992. Acesta are la bază Convenția vamală din 1983 privind sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor. El se aplică la toate mărfurile care fac obiectul importurilor. La importul din țările cu care se întrețin relații comerciale pe baza unei convenții sau înțelegeri internaționale, aplicarea taxelor vamale se va face potrivit acestora. Taxele vamale din tarif sunt percepute ad-valorem. Tariful are trei coloane de taxe vamale: prima coloană cuprinde taxele vamale convenționale, care se aplică la importurile în regimul clauzei națiunii celei mai favorizate; a doua coloană cuprinde taxele vamale preferențiale, care se aplică în relațiile comerciale cu țările semnatare ale Acordului privind Sistemul Global de Preferințe Comerciale (SGPC); a treia coloană cuprinde tot taxele vamale preferențiale care se aplică în relațiile comerciale cu țările semnatare ale "Protocoului celor 16". Noul tarif vamal al României îndeplinește patru funcții: de racordare a economiei românești la economia mondială; de protejare a economiei românești de concurența străină; de ordin fiscal (taxele vamale fiind o sursă de venit la

bugetul statului); de negociere, bi- sau multilaterală, prin care se pot obține concesii de ordin tarifar care să favorizeze atât importurile cât și exporturile.

TAXĂ ANTIDUMPING, varietate de taxă vamală care este percepută suplimentar peste taxele vamale de import obișnuit, în vederea neutralizării efectelor nocive ale dumpingului. Autoritățile competente din țara sau din teritoriul vamal unde se face importul au în atribuțiile lor și prerogativa de a decide instituirea T.A. și de a stabili cuantumul ei (care poate fi egal cu întreaga mărime sau numai cu o parte a marjei de dumping). T.A. primește aplicare și în cazul dumpingului valutar. V. și dumping; dumping valutar.

TAXĂ ASUPRA CONSUMULUI, impozit aplicabil numai în cazul vânzării cu ridicata a mărfurilor. Aplicarea T.C. cu privire la mărfurile importate se face luându-se ca bază de calcul prețul C.I.F. la care se adaugă cheltuielile de transport până la destinația din teritoriul vamal. În unele țări aceste cheltuieli sunt luate în calcul numai franco-frontieră. De asemenea, în unele țări T.C. are nivel uniform pentru majoritatea produselor, iar în alte țări acest nivel este diferențiat pe diferite grupe de produse.

TAXĂ ASUPRA VALORII ADĂUGATE (T.V.A.), impozit general de consum perceput numai asupra valorii nou adăugate, iar nu cu referire la valoarea integrală a mărfii la fiecare stadiu al procesului de reproducție, atât în

producție cât și în sfera circulației. În cazul mărfurilor din import stabilirea T.V.A. se face luându-se ca bază de calcul prețul C.I.F. la care se adaugă taxa vamală, taxele de prevalare precum și alte taxe care se percep asupra importului, ceea ce de regulă determină o creștere a valorii în vamă și creează implicit un regim discriminator, mai defavorabil comparativ cu cel ce se aplică mărfurilor indigene. T.V.A. a fost imaginată și aplicată pentru întâia oară în Franța, iar ulterior a fost preluată și generalizată în aplicarea sa în toate statele europene.

TAXĂ CONSULARĂ, taxă percepută de consulatul țării importatoare cu sediul în țara exportatoare, pentru legalizarea unor documente ca: certificatul de origine, scrisoarea de transport aerian, factura, certificatul de analiză, certificatul de control sanitar, certificatul de omologare a prețurilor sau pentru alte servicii consulare pentru efectuarea cărora legea națională a consulului prevede perceperea de taxe consulare. T.C. se percep în valuta statului de reședință sau în orice valută convertibilă. Pentru servicii expres prevăzute de lege, consulul poate reduce T.C. sau poate acorda scutirea totală a plății T.C. Statele își analizează de regulă nivelul T.C. la practica generală astfel încât acestea să nu devină prohibitive. Taxele se plătesc în sumă globală per operațiune consulară sau procentual în raport cu valoarea actului (facturii) legalizat.

TAXĂ DE AMARARE, sumă de bani pe care armatorul este obligat să o

plătească administrației portuare pentru fixare prin legare sau așezare în locașuri special amenajate, a obiectelor aflate pe o navă, pentru ca ele să fie în siguranță chiar pe o mare agitată, când navei i se imprimă mișcări de ruluu cât și mișcări de tangaj.

TAXĂ DE CANAL, sumă de bani pe care armatorul este obligat să o plătească administrației canalului (maritim sau fluvial) pentru dobândirea dreptului de acces în vederea tranzitării lui cu marfa încărcată pe navă și pentru serviciile conexe aferente traversării canalului (precum: pilotaj, utilizarea plaselor de navigație, a instalațiilor de radio emisie pentru dirijarea navei etc.). T.C. pentru navele angajate în "time charter" este plătită de către navlositor. Nivelul T.C. diferă de la o navă la alta cuantumul ei fiind stabilit în funcție de tipul navei, de tonajul ei (de regulă tonajul registru). În cazul canalelor Suez și Panama autoritățile acestora aplică reguli proprii cu privire la stabilirea tonajului ce se ia în calcul pentru calcularea T.C. În cazul canalelor Dunăre-Marea Neagră și Poarta Albă-Midia Năvodari se folosește ca bază de calcul a T.C. tonajul navelor atestat prin certificatele lor de tonaj.

TAXĂ DE CHEIAJ, sumă pe care trebuie să o plătească armatorul administrației portuare pentru staționarea navei la chei și utilizarea instalațiilor portuare. Pentru navele angajate în "time charter" plata T.C. rămâne în sarcina navlositorului.

TAXA DE DISTRIBUIRE, a trimitenilor la domiciliu, poate fi inclusă în tariful inițial, cum este cazul la scrisori, sau percepută separat, cum este cazul la colete și ziare, când se aduc la domiciliu de la oficiu. Noțiunea taxei de distribuire la domiciliu este cunoscută și sub denumirea de factaj.

TAXĂ DE EXPORT, varietate de taxă vamală pe care statul o percepe asupra exportului mărfurilor indigene. Este aplicată unui număr limitat de mărfuri și pe o perioadă de timp limitată. T.E. urmărește ca finalitate obținerea unor venituri suplimentare la bugetul statului (în cazul în care acesta deține monopolul) sau creșterea ponderii pe piața mondială în exportul produsului respectiv. În ultima ipoteză, dacă statul respectiv deține o cotă ridicată în aprovizionarea pieței mondiale cu produsul în cauză, T.E. generează un efect de creștere a prețului acestuia pe piața mondială. Perceperea T.E. poate avea ca finalitate și limitarea exportului unor produse de bază pentru ca acestea să fie supuse prelucrării pe plan intern. V. și taxă vamală.

TAXĂ DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE, denumire generică dată cheltuielilor aferente operațiunilor de încărcare și de descărcarea navei. Modul de calculare a unor astfel de cheltuieli este determinat prin următoarele clauze contractuale: a) clauza FIO (*free in and out*) potrivit căreia T.I.D. sunt suportate de navlositor, nefiind incluse în navlu; b) clauza FIOS conform căreia sunt în sarcina navlositorului și cheltuielile de stivuire în hambarul navei; c) clauza

along side ship, care cere ca marfa să fie adusă de navlositor în raza de acțiune a macaralelor nave; d) clauza *sotto palanco* sau *ship's rail*, care impune navlositorului obligația să aducă marfa la copastia navei, iar la descărcare armatorul trebuie să o predea destinatarului în același loc, suportând o parte din cheltuielile de încărcare-descărcare. În cazul în care unele din clauzele menționate nu sunt stipulate în contract, absența lor ca fi complinită prin aplicarea uzanțelor portuare. O astfel de soluție poate să-l defavorizeze pe navlositor. Clauzele FIO și FIOS sunt cele mai frecvent utilizate.

TAXĂ DE ÎNREGISTRARE (în domeniul maritim), sumă plătită de armator pentru înmatricularea sub pavilionul unei anumite țări. În cazul în care nava se înregistrează sub pavilionul altei țări decât țara de origine, acea navă își desfășoară activitatea economică sub pavilion de liberă înregistrare. Liberia, Costa Rica, Honduras, Panama și alte țări oferă pavilion de liberă înregistrare.

TAXĂ DE NAVĂ, V. taxă de tonaj.

TAXĂ DE PILOTAJ, sumă a cărei plată incumbă armatorului și care trebuie achitată unor administrații portuare pentru conducerea navei în bazinul portului, pe canalele de acces spre port, în tranzitarea canalelor internaționale de navigație de către piloții specializați aflați în subordinea acestor administrații. Pilotarea navei de către astfel de piloți se face în scopul evitării accidentelor posibile datorită cunoașterii imperfecte a respectivei zone de navigație

de către personalul navigant aflat la bord. Pilotajul este obligatoriu în următoarele situații: la intrarea și la ieșirea navei din port, la executarea manevrelor în vederea acostării navei la dană, la schimbarea danei etc. Nivelul T.P. se stabilește în funcție de tonajul navei supuse pilotării și de distanța sau timpul de pilotaj. Acolo unde regulamentul portuar cere ca obligatorie pilotarea T.P. se percepe indiferent dacă pilotarea a fost solicitată sau num dacă nava a beneficiat sau nu de acest serviciu.

TAXĂ DE TONAJ, taxă percepută de administrația portuară cu privire la navele ce fac escală în portul respectiv în vederea încărcării sau descărcării de marfă, sau a imbarcării sau a debarcării de pasageri, ori a primii sau predării de corespondențe poștale. T.T. se percepe și asupra navelor ce tranzitează un canal navigabil. Mărimea T.T. este diferită în diferite porturi și se stabilește în funcție de tonajul registru al fiecărei nave.

TAXĂ DE TRANSPORT, taxă pe care o percepe căraușul pentru transportul mărfurilor, pasagerilor sau al efectelor poștale. În transportul feroviar, rutier sau aerian, reglementarea T.T. se face prin tariful de transport, iar aplicarea sa se face diferențiat în raport cu natura mărfii, baremul tarifar al acestora, felul expediției (respectiv vagoane, coletărie sau mesagerie), greutatea mărfii, distanță și regimul de viteză. În cazul transportului maritim și fluvial, T.T. în transporturile cu nave de curs neregulat se prezintă sub forma navlului sau a

chiriei, sau sunt reglementate prin tariful de conferință.

TAXĂ DE TRANZIT, sumă percepută de administrațiile portuare, ale canalelor de navigație, feroviare, ale drumurilor, aeroporturilor etc. pentru tranzitul mărfurilor și a mijloacelor străine de transport. T.T. pot fi taxe de navigație și pilotaj, de canal, de șosele, de aeroport, de transport pe teritoriul unei țări, de depozitare temporară, de încărcare-descărcare etc. T.T. reprezintă de fapt impozite percepute asupra mărfii sau a mijlocului de transport pentru tranzitare.

TAXĂ DE TRECERE, valoarea sumei ce trebuie plătită pentru utilizarea infrastructurii rutiere de către un vehicul care circulă pe distanța dintre două puncte situate pe această infrastructură; valoarea taxei depinde de distanța parcursă și de categoria vehiculului.

TAXA DE UTILIZARE, suma ce trebuie plătită pentru utilizarea infrastructurii rutiere de o anumită persoană.

TAXĂ PORTUARĂ, denumire generică dată sumei pe care trebuie să o plătească administrației portuare sau altor instituții publice navele ce fac escală într-un anumit port. Se calculează în raport cu tonajul navei și se percepe pentru: folosirea docurilor cheiurilor, bazinelor, piloților, remorcherelor, balizajului etc. În majoritatea porturilor sunt scutite de T.P. navele care intră temporar la adăpost, cele care fac escală numai în vederea aprovizionării lor, precum și ambarcațiunile mici și cele sportive. Plata T.P. se face de către armator în contul navei, sau de către

importator sau exportator după caz, în contul mărfii. Aceste din urmă taxe (cele în contul mărfii) sunt percepute pentru transbordări directe și indirecte, încărcări-descărcări, pentru manipulări din loc în loc (pe teren, în magazii sau pe coverta navei), pentru operațiuni de transport efectuate în incinta portului, pentru operațiuni de depozitare, sortare, condiționare etc. Cât privește navele care fac escală într-un anumit port, acestea plătesc următoarele taxe; taxele minimale de port și de pilotaj, precum și taxa de cheiaj, ambele taxe fiind stabilite și percepute în funcție de tonajul registru net al navelor; taxa legat sau dezlegat la chei; de asemenea percepută în funcție de tonajul registru net al navei; taxa pentru utilizarea remorcherelor la manevre, care se stabilește pe oră și ținându-se seama de puterea remorcherului.

TAXĂ STATISTICĂ, taxă percepută asupra valorii importurilor în scopul acoperirii cheltuielilor efectuate cu înregistrarea mărfurilor precum și a cheltuielilor efectuate la serviciul statistic vamal. Mărimea sa este în general de 1 % din valoarea importurilor.

TAXĂ VAMALĂ ANTIDUMPING, taxă suplimentară percepută de către stat peste taxele vamale obișnuite, asupra mărfurilor intrate în țară la un preț mai redus decât prețurile de pe piața mondială (preț de dumping).

TAXĂ VAMALĂ DIFERENȚIATĂ, taxă a cărei valoare se stabilește astfel încât se stimulează folosirea unor căi de

comunicație, a unor tipuri de mijloace de transport etc.

TAXĂ VAMALĂ PREFERENȚIALĂ, taxă vamală ce se aplică în mod preferențial asupra mărfurilor importate din anumite țări și neaplicându-se asupra produselor provenite din alte țări.

TAXĂ VAMALĂ PROHIBITIVĂ, taxă vamală excesiv de ridicată care se aplică asupra unor produse aduse din import, cu scopul de a încuraja producția națională (Ex. taxe asupra autoturismelor din import)

TAXĂ VAMALĂ PROTECȚIONISTĂ, taxă vamală care urmărește crearea unor bariere vamale pentru acele mărfuri care ar concura produsele indigene.

TAXĂ VAMALĂ, impozit indirect perceput de către stat asupra mărfurilor, atunci când acestea trec granițele țării respective. T.V. pot fi clasificate având în vedere: obiectul impunerii vamale (sau felul operației de comerț exterior), scopul instituirii lor, modul de percepere și de fixare. După obiectul impunerii deosebim T.V. de import, export și tranzit. Având în vedere scopul impunerii, T.V. pot avea o orientare protecționistă sau fiscală. Ținând seama de modul de percepere, T.V. sunt specifice, ad valorem și mixte, iar după modul de fixare se împart în T.V. autonome, convenționale (contractuale), preferențiale și de retorsiune (anti-dumping și compensatorii). Ca instrument de politică comercială T.V. are funcția de element de formare a prețurilor de comerț exterior, respectiv a

prețurilor interne de consum pentru produsele care trec frontiera vamală a țării, asigurând avantaje producției interne destinate consumului intern sau îngrădind consumul și făcând astfel posibilă influențarea pieței interne a țării date, a pieței mondiale sau a unei părți din aceasta, sub aspectul producției sau al relațiilor comerciale și financiare internaționale.

TAXELE DE TRANSPORT ÎN TRAFICUL FERVIAR, taxele de transport, taxele accesorii și alte cheltuieli survenite de la primirea mărfii la transport până la eliberare) se plătesc fie de către predător, fie de către destinatar, potrivit dispozițiilor de mai jos. În aplicarea acestor dispoziții, se consideră ca taxe de transport și sumele care, potrivit tarifului aplicabil, trebuie să fie adăugate cu prilejul calculării taxelor de transport la taxele tarifare normale sau la cele excepționale. Predătorul care ia în întregime sau în parte taxele în sarcina sa trebuie să indice aceasta în scrisoarea de trăsură, folosind una dintre mențiunile următoare: a) - "Franco taxe de transport" - dacă se ia în sarcina sa numai taxele de transport; - "franco taxe de transport, inclusiv ..." - dacă ia în sarcina sa și alte taxe în afara taxelor de transport. Ei trebuie să menționeze exact aceste taxe; adăugirile care nu pot privi decât taxele accesorii sau alte taxe survenite de la primirea la transport până la eliberare, precum și sumele percepute fie de organele vamale, fie de alte autorități administrative, nu pot avea ca efect divizarea sumei totale a unei aceeași

categorii de taxe, de exemplu suma totală a taxelor vamale și a altor sume datorate vămii, taxa pe valoarea adăugată, fiind considerată o categorie separată); - "franco taxe de transport până la X" (X desemnând nominal punctul unde se face sudura tarifară între țări limitrofe), dacă se ia în sarcina sa taxele de transport până la X; - "franco taxe de transport, inclusiv ... până la X" (X desemnând nominal punctul unde se face sudura tarifară între țări limitrofe), dacă se ia în sarcina sa, în afara taxelor de transport și alte taxe până la X, cu excluderea tuturor taxelor care se referă la țara sau căile ferate următoare. Predătorul trebuie să indice precis aceste taxe, adăugirile care nu pot privi decât taxele accesorii sau alte taxe survenite de la primirea la transport până la eliberare, precum și sumele percepute fie de organele vamale, fie de alte autorități administrative, nu pot avea ca efect divizarea sumei totale a unei aceeași categorii de taxe (de exemplu, suma totală a taxelor vamale și a altor sume datorate vămii, taxa pe valoarea adăugată fiind considerată ca o categorie separată); b) "Franco orice taxe" - dacă ia în sarcina sa toate taxele (taxe de transport, taxele accesorii, taxele vamale și alte taxe); c) - "Franco pentru..." dacă ia în sarcina sa o sumă determinată. Dacă dispozițiile tarifare nu prevăd altfel, această sumă trebuie exprimată în moneda țării de predare. Taxele pe care predătorul nu le-a luat în sarcina sa sunt considerate ca fiind puse în sarcina destinatarului. Totuși taxele sunt întotdeauna în sarcina

predătorului dacă destinatarul nu a scos scrisoarea de trăsură nici nu și-a valorificat drepturile sale, nici nu a modificat contractul de transport. Taxele accesorii ca taxele de locație de magazinaj, de cântărire a căror percepere este urmarea unei fapte imputabile destinatarului sau a unei cereri pe care el a făcut-o sun întotdeauna în sarcina acestuia. Calea ferată de predare poate cere predătorului plata anticipată a taxelor când este vorba de mărfuri care după aprecierea sa sunt supuse stricăciunii rezezi sau care, din cauza valorii lor neînsemnate sau a naturii lor, nu-i garantează suficient plata taxelor. Dacă suma taxelor pe care predătorul o ia în sarcina sa nu poate fi stabilită exact în momentul predării mărfurilor la transport, aceste taxe se trec pe un buletin de francare care trebuie să facă obiectul unei decontări cu predătorul în cel mult 30 de zile de la expirarea termenului de executare a contractului de transport. Calea ferată poate pretinde cu titlu de garanție, depunerea contra chitanță a unei sume reprezentând cu aproximație taxele. Un decont al cheltuielilor întocmit detaliat după indicațiile din buletinul de francare, se remite predătorului în schimbul restituirii chitanței. Stația de predare trebuie să specifice, atât în scrisoarea de trăsură, cât și în duplicat, taxele încasate la predare ca francare, în afară de cazul când prescripțiile sau tarifele în vigoare la stația de predare dispun că aceste taxe nu trebuie să fie înscrise decât în duplicat.

TERITORIU VAMAL, spațiu în care se aplică un anumit regim vamal, o anumită legislație vamală. De regulă, T.V. coincide cu teritoriul unui stat național. Totuși, există și situații când T.V. este mai mare sau mai mic decât teritoriul statului național. Astfel, dacă două sau mai multe state convin să formeze împreună o uniune vamală sau o zonă de comerț liber, T.V. însumează teritoriul statelor participante, în acest caz fiind vorba de o extindere a T.V. În situația în care statele hotărăsc ca anumite localități, zone, porturi etc. să fie excluse de la aplicarea regimului vamal, este vorba de o restrângere a T.V. și aceasta se realizează prin înființarea pe teritoriul național de antrepozite vamale, porturi franco și zone libere.

TAXE ACCESORII (în contract de transport internațional de mărfuri), sume de bani pe care este îndreptățit să le perceapă căraușul cu titlu de plată a prestațiilor speciale accesorii transportului pe care-l efectuează. T.A., la fel ca taxele de transport, sunt cuprinse în tarife de mărfuri. Potrivit S.M.G.S., calcularea acestor taxe se face pe baza tarifelor interne ale căii ferate de predare și ale celei de destinație, ca și pe baza tarifului unic de tranzit S.M.G.S. pentru parcursul căilor ferate de tranzit. T.A. se calculează ținându-se seama de taxele tarifului intern al țării de destinație, dacă în această țară operează transbordarea mărfurilor și transpunerea vagoanelor pe osii, sau luându-se în considerare taxele tarifului unic de tranzit în oricare

alte cazuri. C.I.M. stabilește că T.A. se calculează potrivit tarifelor legale în vigoare și reglementărilor publicate în fiecare stat, chiar dacă taxele sunt calculate separat pe diferite porțiuni ale parcursului. Plata T.A., ca și a oricăror alte taxe și cheltuieli ocazionale din momentul primirii mărfii pentru transport și până la eliberarea acesteia de către calea ferată, poate incumba fie expeditorului, fie destinatarului. C.I.M. prevede că predătorul are libertatea să francheze atât taxele de transport, cât și T.A. Cu referire la francare, S.M.G.S. prevede că T.A. (la fel ca și taxele de transport) se calculează: a) de către stația de predare (în cazul transportului pe căile ferate ale țării de predare, potrivit tarifelor acestei țări sau potrivit tarifului unic de tranzit, dacă predătorul ia asupra sa și taxele de transport pe căile ferate de tranzit); b) de către stația de destinație (pentru transportul pe căile ferate ale țării de destinație, pe baza tarifelor acelei țări).

TAXIMETRU, autovehicule care efectuează, contra plată, transporturi de persoane sau de mărfuri, care este prevăzut cu un aparat de taxat, ce înregistrează distanța și costul transportului.

TEHNICĂ AERONAUTICĂ, tehnică folosită în aeronautică, care intră sub incidența normelor privind siguranța zborurilor.

TELECOMUNICAȚII DE STAT, 1) telecomunicații care emană de la: a) șeful de stat; b) șeful de guvern sau membrii unui guvern; c) comandantul șef al

forțelor militare, terestre, navale sau aeriene; d) agenți diplomatici sau consulari; e) secretarul general al Organizației Națiunilor Unite, șefii organelor principale ale Națiunilor Unite; f) Curtea Internațională de Justiție; 2) răspunsuri la TS menționate mai sus. Telegrammele de stat, precum și telegramele de serviciu, pot fi redactate în limbaj secret în toate relațiile. Persoanele care nu admit telegrame particulare în limbaj secret provenind din sau având ca destinație propriul lor teritoriu trebuie să accepte în tranzit, cu excepția cazului de suspendare a serviciului prevăzut, de constituție a uniunii internaționale a telecomunicațiilor

TELECOMUNICAȚII DE SERVICIU, telecomunicație referitoare la telecomunicațiile publice internaționale și schimbată între: a) administrații; b) exploatarea recunoscute; c) președintele consiliului, secretarul general, vicesecretarul general, directorii birourilor, membrii comitetului regulamentului radioacomaunicațiilor sau alți reprezentanți sau funcționari autorizați inclusiv cei însărcinați cu funcții oficiale.

TELECOMUNICAȚII, orice transmisie, emisie sau recepție de semne, semnale, scrieri, imagini, sunete sau informații de orice natură prin fir radio, optic sau prin alte sisteme electromagnetice.

TELEFONIE, formă de telecomunicații destinată în mod esențial schimbului de informații sub formă de vorbire.

TELEGRAFIE, forma de telecomunicație în care informațiile transmise sunt destinate să fie înregistrate la

sosire sub forma unui document grafic. Aceste informații pot în anumite cazuri să fie prezentate sub o altă formă sau înregistrate pentru o folosire ulterioară.

TELEGRAMĂ, scriere destinată să fie transmisă prin telegrafie în vederea remiterii sale destinatarului. Acest termen cuprinde de asemenea radiotelegramă dacă nu există o specificație contrară.

TELEGRAME PARTICULARE, alte telegrame decât telegramele de stat sau de serviciu.

TERITORIU VAMAL, sintagmă prin care se desemnează spațiul geografic în care primește incidență un anumit regim vamal, o anumită legislație vamală. În principiu, T.V. coincide cu teritoriul național al unui stat. Prin excepție de la această regulă, în anumite situații T.V. poate fi mai mic decât teritoriul național prin efectul unei *excluderi* (sau *exceptări*) *vamale*, sau dimpotrivă mai mare decât acesta ca urmare a unei *inclusiuni* (sau *anexări*) *vamale* (ipoteză ce vizează uniunile vamale).

TERMEN DE EXECUTARE (a contractului de transport feroviar internațional de mărfuri), intervalul de timp în care căraușul: (calea ferată) trebuie să-și îndeplinească obligația de transporta la destinația convenită prin contract marfa primită în acest scop de la expeditor. Se stabilește fie de către căile ferate participante la transport, fie prin tarifele internaționale aplicabile de la stația de predare la stația de destinație. T.E. sunt prevăzute și în convențiile S.M.G.S. și C.I.M.; aceste ter-

mene se iau însă în considerare numai dacă în contractul concret nu se stabilesc alte T.E. indiferent cum se stabilește T.E. subsumează mai multe termene, și anume: a) termenul de expediție; acest interval este fix; el reprezintă intervalul de timp necesar operațiilor comerciale și tehnice în stația de predare și în stația de destinație; b) termenul de transport: constituie intervalul de timp în care se efectuează transportarea mărfii de la stația de predare la stația de destinația sa, durata sa este dependentă de mărimea distanțării dintre aceste stații; c) termenele suplimentare: acestea sunt intervalele de timp care se acordă căii ferate în plus față de cele obișnuite, în vederea executării obligației de a se transporta marfa; acordarea lor poate avea loc atunci când survin împrejurări independente de calea ferată, de expeditor, de destinatar sau de felul mărfii transportate, datorită cărora executarea contractului devine cu neputință înăuntrul termenului inițial stabilit. Convențiile S.M.G.S. și C.I.F. reglementează posibilitatea suspendării, în anumite situații, a T.E.; în asemenea situații, calea ferată nu răspunde pentru întârzierea în efectuarea transportului.

TERMENUL CONTRACTULUI DE TRANSPORT, durata transportului stabilită prin Regulament și norme uniforme (NUT).

TERMINAL (ȘANTIER DE TRANSBORDARE), loc de transbordare de la un mod de transport la altul.

TERMINALE - PLATFORME SAU ȘANTIERE TERMINALE, instalații de schimbare a modului de transport pentru Unitățile de Transport Intermodal care pot efectua de asemenea operațiuni tehnice și comerciale complementare transportului combinat.

TEU/EVP, echivalent douăzeci picioare. Unitate de măsură corespunzătoare unui container cu lungimea de 20' (6,10m) folosită pentru a exprima un număr de containere de diferite lungimi, în special în funcție de capacitatea de încărcare a navelor sau de capacitatea unui terminal. Un container de 40' seria 1 ISO standardizat corespunde la 2 TEU/EVP.

TIME SHEET, document întocmit, de regulă, de comandantul sau agentul navei, prin care este stabilit timpul real folosit la încărcarea sau descărcarea navei în raport cu prevederile contractului de navlosire sau ale avizului de angajament (booking note). Când T.S. este întocmit de navlositor sau de reprezentanții săi (încărcătorii sau primitorii mărfurilor), comandantul navei poate semna documentul cu mențiunea "sub rezerva aprobării armatorului" (subject to owner's approval) mai ales când nu este în posesia contractului de navlosire sau are unele îndoieli cu privire la modul de interpretare a clauzelor din acesta. De multe ori T.S. se întocmește de armator în baza istoricului operațiunilor navei (Statement of facts), încheiat în portul de încărcare sau descărcare. În T.S. se înscriu toate elementele care intră în calculul timpului: durata staționării navei în radă;

momentul predării și acceptării notificării (notice); momentul începerii stabilirii și al operațiunilor la navă; perioadele de întrerupere a cursului staliilor, precum și orice alte cauze care ar împiedica munca și care au originea pe navă, datorându-se navlositorului sau reprezentanților săi; momentul terminării operațiunilor pe navă precum și timpul de stalii. Pe baza T.S. se calculează despatch money sau contrastaliile convenite pentru timpul de stalii economisit sau depășit.

TIMPUL DE ÎNCHIDERE PENTRU PASAGERI, timpul după care pasagerii nu mai sunt admiși în acel zbor.

TITULAR AL SOIULUI OMOLOGAT, înseamnă persoană juridică sau fizică cu drept de proprietate asupra soiului omologat destinat reproducerii, comercializării etc.

TOD, time of delivery, termen de livrare.

TONĂ, unitate de măsură a masei egală cu 1000 kg. • Tonă-kilometru. Unitate de măsură folosită pentru exprimarea volumului transporturilor efectuate cu mijloace de transport terestre sau pe calea ferată, echivalentă cu deplasarea unei greutatei de o tonă-forță pe distanța de un kilometru. • Tonă-registru, Unitate de măsură pentru volumul interior al unei nave comerciale, egală cu 2,8316 m³. (Tonă-deadweight).

TONAJ, măsură internațională pentru capacitatea sau volumul unei nave exprimată printr-o unitate de 100 picioare

re cubice sau 2,8316 m³. Volumul spațiilor închise ale navei, fără unele spații excluse (cabina pilotului, bucătăria, casele scărilor etc.) constituie T. registru brut (T.R.B.) T. registru net (T.R.N.) se obține prin deducerea din T.R.B. a unor spații care nu sunt afectate mărfurilor sau pasagerilor (cabinele echipajului, infirmeria, barul, timonieria, camerele hărților, compartimentul radio, magaziiile pentru provizii și piese de schimb, sala mașinilor și tancurile pentru apa de balast etc. Uneori apar diferențe în calcularea T. care provin în principal din faptul că este inclus la măsurători și spațiul punții adăpostite (la navele "shelter deck") chiar dacă acesta este deschis, adică nu dispune de dispozitive de închidere permanente, aprobate de registrul maritim al țării de înmatriculare. În afară de T.R.B. și T.R.N. există T. deadweight (v. deadweight), T. deplasament (v. deplasament). Autoritățile canalelor Panama și Suez au reguli proprii de stabilire a T.

TRAFFIC LOAD, vezi „payload” și „allowed traffic load”.

TRAFFIC, activitatea de transport al pasagerilor, bagajelor, cargo și poștei.

TRAFIC AERIAN, ansamblu de aeronave aflate în zbor într-un spațiu aerian determinat și, respectiv, de aeronave care se află în suprafața de manevră a unui aerodrom.

TRAFIC ILICIT, 1. Comerț nelegal. 2. Comerț efectuat fără aprobări legale.

TRAFIC INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, ansamblul transporturilor interna-

ționale de mărfuri efectuate, într-o perioadă de timp determinată, cu diverse mijloace de transport (autovehicule, trenuri, nave, avioane). T.I.M. poate fi clasificat pe baza criteriului naturii operațiunilor de comerț internațional în: de import; de export; de tranzit.

TRAFIC INTERNAȚIONAL, orice transport efectuat cu o navă sau aeronavă exploatată de o întreprindere care are sediul conducerii efective într-unul dintre statele contractante ale unui acord internațional cu excepția cazului când nava sau aeronava este exploatată numai în locuri situate în celălalt stat contractant. De asemenea TI cuprinde orice transport efectuat de un vehicul rutier sau feroviar. Conform legislației aplicabile în materia convențiilor internaționale, profiturile obținute din exploatarea navelor aeronavelor, vehiculelor rutiere, feroviare în TI sunt impozabile numai în statul contractant în care se află locul conducerii efective a întreprinderii. Totodată, sunt impozabile numai în statul contractant în care este situat locul conducerii efective a întreprinderii, profiturile obținute efectiv din exploatarea vapoarelor angajate în transport internațional pe căi navigabile interioare. Profiturile obținute de o întreprindere a unui stat contractant din exploatarea directă, din închiriere sau exploatare în orice alt mod a containerelor și echipamentului ce ține de exploatarea acestora, precum și profiturile obținute de o întreprindere a unui stat contractant din participare la un pool la o exploatare în comun sau la o

agenție internațională de transport dar numai acelei părți care este atribuibilă participării sale la exploatarea în comun sunt impozabile numai în acel stat. Impozitarea se aplică de asemenea și asupra dobânzilor aferente fondurilor legate de exploatarea aeronavelor. Dacă locul conducerii efective a unei întreprinderi de transport naval sau a unei întreprinderi de transport pe căi navigabile interioare se află la bordul unei nave sau vapor atunci acesta se consideră a fi situat în statul contractant în care se află portul de înregistrare a navei sau vaporului sau dacă nu există un astfel de port în statul contractant în care este rezident cel care exploatează nava sau portul. Impozitarea în TI se mai aplică de asemenea în condițiile stipulate profiturilor ocazionale provenite din închiriere ca "navă nudă" a navelor sau aeronavelor exploatare în TI; profiturilor provenind din folosirea, întreținerea sau închirierea containerelor, inclusiv a trailerelor pentru transportul containerelor utilizate pentru transportul bunurilor sau mărfurilor cu condiția ca aceste profituri să fie complementare sau secundare față de profiturile provenind din exploatare în TI.

TARIF DE TRANSPORT, reglementare a taxelor și condițiilor de transport dată publicității și de cele mai multe ori confirmată sau chiar întocmită de către un factor public, asociație a căraușilor sau organizație internațională de transporturi. T.T. constituie de fapt o ofertă din partea căraușului și presupune prețuri relativ rigide, spre deosebire de

prețurile contractate. În transportul feroviar există numai prețuri tarifare, în timp ce în celelalte ramuri de transport T.T. se referă numai la legăturile regulate (de linie). În cazul încheierii de Charter Party, prețurile se convin prin negociere directă. În transportul maritim la navigația de linie se întâlnesc așa-numitele tarife de conferință care sunt stabilite de conferințele maritime. În transportul aerian, T.T. este stabilit de Asociația Internațională pentru Transport Aerian pentru companiile membre.

TRANSBORDARE, operațiune de trecere a mărfurilor sau a pasagerilor de pe un mijloc de transport (navă, vagon, autocamion etc.) pe altul, fie direct (dintr-un mijloc de transport în altul) fie prin descărcarea (debarcarea) acestora pe teren și reîncărcarea (reîmbarcarea) pe un alt mijloc de transport pentru reexpedierea la destinație. În cazul în care marfa este în stare lichidă, operațiunea se numește transversare.

TRANSBORDOR, navă de mic tonaj care efectuează transbordarea călătorilor sau a mărfurilor.

TRANSFER EFECTUAT FĂRĂ ÎNTĂRZIERE, expresie utilizată în acordurile privind protejerea și promovarea reciprocă a investițiilor referitoare la transferul despăgubirilor acordate unui investitor pentru investițiile de capital expropriate, naționalizate sau supuse unor alte măsuri cu efect de expropriere sau naționalizare numai pentru cauze de utilitate publică. Despăgubirea stabilă în valută liber convertibilă și liber transferabilă trebuie să corespundă

valorii investiției expropriate imediat înaintea momentului în care exproprierea, naționalizarea sau orice altă măsură similară efectivă sau iminentă a devenit publică. De asemenea des-păgubirile constând în părți liber trans-ferabile se acordă cetățenilor sau so-cietăților unei părți contractante care suferă pierderi la investițiile de capital efectuate pe teritoriul celeilalte părți contractante datorită războiului sau altor conflicte armate, revoluție, stări de necesitate națională sau răscoalei. **TEFI** reprezintă un transfer într-un termen considerat normal pentru înde-plinirea formalităților de transfer. Termenul începe să curgă odată cu prezentarea unei cereri complete care trebuie să corespundă procedurilor le-gale ale părților contractante respective și nu poate depăși sub nici o formă termenul de 2 luni.

TRANSFER, reprezintă operațiunea de export inclusiv acțiunea necomercială de trimitere în afara teritoriului național precum și trimiterea către o persoană de pe teritoriul național.

TRANSFER, trafic ce debutează cu un zbor anume și continuă cu un alt zbor al aceleiași linii aeriene sau al altei linii într-o anumită perioadă de timp.

TRANSIT STATION/AIRPORT, un loc de oprire prestabilit în decursul unui zbor.

TRANSIT TIME, timpul în care avionul rămâne în tranzit.

TRANSIT, trafic ce debutează cu un zbor și continuă cu același zbor.

TRANSPALETĂ, utilaj pentru trans-portal pe orizontală ce se folosește în spații de depozitare și de expediție a mărfurilor, destinat transportului de palete.

TRANSPORT, 1. Ansamblu de produse (mărfuri) sau de persoane ce se de-plasează împreună în condiții stabilite cu ajutorul unui mijloc de transport pe un anumit traseu. 2. Ramură a eco-nomiei naționale care are ca obiect activitățile sociale de deplasare a pro-duselor de la producători spre consu-matori precum și transportarea persoa-nelor cu ajutorul vehiculelor folosite pentru deservirea generală și a po-pulației.

TRANSPORT AERIAN PRIN CURSE REGULATE, transportul aerian public, executat după orare publicate și rute prestabilite, destinat să asigure legătura dintre două sau mai multe aeroporturi și prin care capacitatea comercială dis-ponibilă este pusă la dispoziția publi-cului, contra cost.

TRANSPORT AERIAN PUBLIC, trans-portal de pasageri, bagaje, marfă și/sau poștă, executat pe baze comerciale de către operatorii aerieni care posedă un certificat de operator aerian și licență de transport aerian, prin curse regulate sau neregulate;

TRANSPORT COMBINAT ÎNSOȚIT, transportul unui ansamblu rutier com-plet pe un alt mod de transport (de exemplu feribot sau tren) însoțit de conducătorul sau auto.

TRANSPORT COMBINAT, deplasare a unei încărcături (partidă de marfă in-

divizibilă, având o singură destinație) efectuată cu două sau mai multe mijloace distincte de transport utilizând un singur document de transport (through Bill of Lading; Forwarding Certificate of Receipt / Forwarding Certificate of Transport), eliberat de primul cărauş sau expeditor internațional (casă de expediții internaționale) sau mai multe asemenea documente eliberate de fiecare cărauş participant la transport. T.C. al mărfurilor pe baza unui singur contract de transport multimodal internațional este reglementat prin Convenția ONU asupra transportului multimodal de mărfuri încheiată la Geneva (24 mai 1980). Convenția definește acest transport ca fiind transportul de mărfuri efectuat cu cel puțin două modalități de transport diferite, în virtutea unui contract multimodal, dintr-un loc situat în țara unde organizatorul acestui tip de transport a luat în primire mărfurile pentru a le pune la dispoziție (livra) destinatarului, într-un loc desemnat anume dintr-o țară în alta. Prin contract de transport multimodal un organizator de angajează, condiționat de plata unei taxe de transport, să execute sau să asigure executarea unui transport multimodal. Organizator de transport multimodal poate fi orice persoană care a încheiat un contract de transport multimodal în nume propriu (direct) sau prin intermediul unui terț care își asumă răspunderea executării acestui contract, acționând numai din însărcinarea (mandatul) expeditorului ori a transportorilor participanți la operațiile respective de transport. Opera-

țiunile de preluare și de expediere a mărfurilor în vederea executării unui contract în care este prevăzută o singură modalitate de transport (de ex. maritim) dar cu mijloace diferite, nu se consideră ca făcând parte dintr-un transport multimodal internațional. Acestea sunt considerate ca transporturi succesive, cu transbordare.

TRANSPORT DE MESAGERIE, transport pe calea ferată efectuat cu vagoane speciale atașate la trenurile personale accelerate și rapide, destinate transportului de mărfuri sub formă de colete, ce nu pot depăși greutatea de 60 kg fiecare.

TRANSPORT FEROVIAI, transport de persoane și de bunuri realizate cu vehicule feroviare de către operatori de transport pe infrastructură feroviară. Transport feroviar public. Sector strategic de interes național ce reprezintă un interes pentru societate și care contribuie la libera circulație, la rezolvarea unor interese majore ale economiei la deplasările persoanelor, mărfurilor și altor bunuri în interiorul țării și în trafic internațional, cu un grad înalt de siguranță, în condiții ecologice, eficiente și îndeplinesc sarcini specifice pentru nevoile de apărare ale țării, potrivit legii.

TRANSPORT FEROVIAI PUBLIC, transport de călători, bagaje, mărfuri și alte bunuri, efectuat pe calea ferată pe bază de contract de transport.

TRANSPORT INTERMODAL, încărcarea unei mărfi utilizând două sau mai multe moduri de transport într-o unitate

individuală, fără a se acționa asupra mărfii la schimbarea modului de transport. Unitatea de transport poate fi un vehicul de transport sau o unitate de transport intermodal.

TRANSPORT INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, deplasare a unei încărcături care traversează cel puțin o frontieră de stat, punctele de expediere și de destinație ale mărfii fiind situate în țări diferite. T.I.M. se desfășoară după reguli și norme precise, prevăzute de convențiile internaționale sau stabilite prin uzanțele internaționale (v. Convenția cu privire la Transporturile Internaționale Feroviare - COTIF, Convenția privind Traficul Internațional Feroviar de Mărfuri - SMGS, Convenția referitoare la Condițiile Generale privind Transportul Mărfurilor pe Dunăre, Convenția pentru Unificarea unor Reguli privitoare la Transportul Aerian Internațional, Regulile Uork-Anvers ș.a.).

TREN "T.E.E.M.", garnituri de trenuri de mărfuri (Trans-Europe-Express-Marchandises), care asigură legături rapide între principalele centre europene de producție și consum pe anumite itinerarii, după un orar prestabilit. Ele sunt destinate transportului de mărfuri încărcate în vagoane refrigerante, izoterme și frigorifice, în containere cu temperatură dițijată, precum și altor mărfuri care necesită un transport rapid. În compunerea T. "TEEM" intră numai vagoane cu mărci de tonaj "S" și "SS" având încărcături care nu depășesc limita prevăzută pentru marca "S". Pentru România sunt prevăzute două trasee TEEM (860 și 862) și ruta

Curtici, Stūrovo, Decin, Bad Schendau și Dresda. De regulă, expedițiilor cu T. "TEEM" nu li se aplică majorările tarifare prevăzute pentru expedițiile normale cu mare viteză.

TRANSPORT MULTIMODAL DE MĂRFURI, transport de mărfuri efectuat cu cel puțin două modalități de transport diferite, în virtutea unui contract multimodal, dintr-un loc situat în țara unde organizatorul acestui tip de T. a luat în primire mărfurile pentru a le livra destinatarului, într-un alt loc desemnat anume dintr-o altă țară. Acest gen de transport este reglementat prin Convenția O.N.U. asupra transport multimodal de mărfuri, încheiată la Geneva în 28 mai 1980. Organizator de T.M.M. poate fi orice persoană care a încheiat un contract de T.M.M. în nume propriu sau prin intermediul unei terț care își asumă răspunderea executării acestui contract, acționând numai în însărcinarea expeditorului sau transportatorilor participanți la operațiile respective de transport. Operațiile de preluare și de expediere a mărfurilor în vederea executării unui contract în care este prevăzută o singură modalitate de transport (de exemplu maritim), dar cu mijloace diferite, nu sunt considerate ca fiind un T.M.M., fiind considerate ca transporturi succesive, cu transbordare.

TRANSPORT MULTIMODAL, transport de mărfuri, din poartă în poartă, care folosește o singură unitate de încărcare și utilizează mai mult de două mijloace de transport.

TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE, activitate de transport persoane, planificată, serviciu regulat de transport persoane, sau neplanificată - serviciu ocazional de transport persoane.

TRANSPORT RUTIER DE PERSOANE, operațiune de transport de persoane efectuată cu un autovehicul rutier destinat transportului de persoane pe drumurile publice, inclusiv activitate de îmbarcare și debarcare.

TRANSPORT RUTIER ÎN ZONA DE MIC TRAFIC DE FRONTIERĂ, operațiune de transport care implică deplasarea unui vehicul rutier pe teritoriul celui alt stat pe o distanță de cel mult 30 km distanță de frontieră, dacă prin prevederile rutiere bilaterale nu se prevede altfel.

TRANSPORT RUTIER INTERJUDEȚEAN, operațiune de transport persoane care se execută cu un vehicul rutier între localități situate pe teritoriile a două sau mai multor județe.

TRANSPORT RUTIER INTERNAȚIONAL, operațiune de transport care implică deplasarea unui vehicul rutier pe teritoriul a cel puțin două state.

TRANSPORT RUTIER JUDEȚEAN, operațiune de transport persoane care se execută cu un vehicul rutier între două localități situate pe teritoriul aceluiași județ.

TRANSPORT RUTIER NAȚIONAL, operațiune de transport care se execută cu un vehicul rutier înmatriculat într-o țară, pe teritoriul acesteia.

TRANSPORT RUTIER SUBURBAN DE PERSOANE, operațiune de transport persoane care se execută cu un vehicul rutier între orașele și localitățile învecinate.

TRANSPORT RUTIER URBAN DE PERSOANE, operațiune de transport persoane care se execută cu un vehicul rutier numai pe teritoriul administrativ al unei localități.

TRANSPORT RUTIER, operațiune de transport care se realizează cu ajutorul vehiculelor rutiere, proiectate, construite și dotate corespunzător pentru transportul de mărfuri și/sau persoane (personal), contra plată (în interes public) sau în folos propriu (personal), cu sau fără încărcătură, pe drumurile deschise sau interzise accesului public, inclusiv activitate de încărcare-îmbarcare și descărcare-debarcare, chiar dacă vehiculul, remorca sau semiremorca sunt transportate pe o porțiune a parcursului cu trenul, vaporul sau cu alt mijloc de transport.

TRANSPORT TRANSFRONTIERĂ, orice expediere a combustibilului uzat sau a deșeurilor radioactive dintr-un stat de origine către un stat de destinație.

TRANSPORT TURISTIC, serviciu ocazional de transport ce asigură deplasarea în scopuri turistice a unui grup de persoane.

TRANSPORTATOR, orice persoană fizică sau juridică cu sediul principal în România care efectuează transportări de persoane, mărfuri și bunuri, pe baza unei autorizații.

TRANSPORTATOR AERIAN, operatorul aerian român deținător al unui certificat de operator aerian și al unei licențe de transport aerian în termen de valabilitate.

TRANSPORTATOR FEROVIAȚOR AUTORIZAT, persoană juridică autorizată potrivit legii să efectueze transport public pe calea ferată.

TRANSPORTATOR, transportatorul aerian care emite scrisoarea de trăsură și toți transportatorii aerieni ce transportă sau preia transportarea pasagerului și/sau bagajul său (sau marfa) sau preia prestarea altor servicii legate de transportul aerian.

TRANSPORTUL COMBINAT NEÎNȘOȘIT, transportul de vehicule rutiere sau de Unități de Transport Intermodal (UTI) pe un al mod de transport (de exemplu feribot sau tren) fără a fi însoțite de conducătorul auto.

TRANSPORTUL MATERIALELOR EXPLOZIVE, mânăuirea în TME cu excepția obiectelor artizanale și de distracție se efectuează sub directa supraveghere a artificierilor autorizați și numai cu personal special instruit pentru asemenea operațiuni. TME se efectuează cu mijloace special amenajate pe baza ordinului de transport eliberat și semnat de beneficiarul transportului. TME de la depozitul de consum la fizele artificierilor și la locurile de muncă este permisă pe bază de ridicare a documentelor pentru materiale explozive din depozit. Încărcarea transportului, descărcarea, depozitarea și distrugerea materialelor explozive în

timpul nopții sunt interzise cu excepția transportului din fabrica producătoare la depozitele proprii. Transportul pe cale ferată sau pe apă precum și transporturile executate de la depozitul de consum la fizele artificierilor și la locurile de muncă. Transportul în același vehicul al materialelor explozive împreună cu alte materiale precum și accesul în vehicul al persoanelor străine de transport sunt interzise cu excepția autovehiculelor folosite de echipele de prospecțiuni geologice, perforări de sonde, construcții hidroenergetice, hidrotehnice, reparații sau construcții de drumuri, căi ferate și poduri dacă sunt special amenajate. Pot fi transportate și depozitate în comun următoarele tipuri de explozivi și mijloace de inițiere și aprindere: a) explozivii cu conținut de nitroglicerină sau nitroglicol mai mare de 6 % împreună cu explozivii de siguranță (antigrizutoși) cu condiția să fie depozitați pe rafturi separate; b) hexogenul împreună cu pentrita, tetritul și amestecurile făcute cu trotil sau cu aceștia; c) trotilul împreună cu explozivii pe bază de azotat de amoniu și conținut de nitroglicerină sau nitroglicol mai mic de 6 % precum și cu încărcături specifice pe bază de trotil (cu bustere detonante etc.); d) pulberile negre cu fum de toate felurile inclusiv amestecurile mecanice care au viteză de ardere lentă și degajări mici de fum împreună cu explozivii pe bază de ciorați și perclorați; e) pulberile coloidale fără fum; f) capsele detonante de orice fel împreună cu relee detonante și sistem

de inițiere "Nonel"; g) fitilele detonante pe bază de pentrită împreună cu explozibilii prevăzuți la litera b și c iar cei pe bază de hexogen împreună cu cei de la litera b; h) încărcăturile de hexogen împreună cu pulberile de sondă folosite de echipele de performare la sondă. Fitilele de ardere lentă se pot depozita la un loc cu oricare dintre explozivii prevăzuți la litera a)-h). De asemenea mijloacele de aprindere a fitilului pot fi păstrate la un loc cu materialele explozive cu excepția celor prevăzute la litera a), d) și e) de mai sus. Mijloacele de inițiere și de aprindere se pot transporta împreună cu explozivii propriu ziși de la depozit la locul de muncă către artificier precum și cu vehicule special amenajate. Excepții de la prevederile de mai sus privind păstrarea în comun a explozivilor de tipuri diferite sunt admise numai în: a) depozite de consum și cele temporare sau de scurtă durată cu capacități până la max. 200 kg explozivi; b) camerele depozitelor de consum care sunt amenajate pentru păstrarea explozivilor rămași nefolosiți de către artificieri la sfârșitul. Paza TME de la producător la depozitele de bază indiferent de mijlocul de transport se asigură de către unitățile ministerului de interne pe cheltuiela beneficiarului. Pentru TME de la depozitele de bază la depozitele de consum precum și de la acestea la locul de utilizare paza se asigură de către agenții economici prin personal dotat cu arme de foc. Paza materialelor explozive în tranzit pe teritoriul României contra cost după verificarea

prealabilă a integrității sigiliilor aplicate de expeditor la solicitarea organelor care au atribuții privind transporturile și expedițiile internaționale. Furnizorii au obligația de a garanta calitatea materialelor explozive prin certificate de calitate eliberate odată cu livrarea acestora și de a indica pe ambalaje denumirea lotului, data și producătorul, cantitatea, temperaturile maxime și minime în limitele cărora se pot transporta, depozita și mânui perioada de garanție de la data fabricației și orice alte date necesare unei dețineri și exploatare în deplină siguranță. Termenul de garanție va putea fi depășit numai cu avizul organului de specialitate autorizat. Deținerea, testarea utilizarea transportului, depozitarea și mânăuirea materialelor explozive provenite din import se fac cu respectarea dispozițiilor legii și a instrucțiunilor producătorului.

TRANSPORTUL NUCLEAR INTERNAȚIONAL, reprezintă transportul unei încărcări de materiale nucleare, orice mijloc de transport care urmează să treacă frontierele statului pe teritoriul căruia își are originea începând cu plecarea sa dintr-o instalație a expeditorului din acest stat și până la sosirea sa într-o instalație a destinatarului pe teritoriul statului de destinație finală.

TRANSSHIP, un avion direct pentru un transfer de ULD și/sau încărcătură.

TRANZACȚII ECONOMICE, înțelegeri (raporturi) între agenții economici, pe baza cărora se desfășoară permanente mișcări de bunuri în economie sau fluxurile eco-

nomice reale și monetare. Participanți la T.E. sunt toate categoriile de agenți economici, persoane fizice sau juridice, în calitate de subiect al proprietății sau titular de patrimoniu. Obiectul T.E. îl reprezintă bunurile produse (corporale și incorporeale), serviciile factorilor de producție, activele financiare, inclusiv moneda. În țările cu economie de piață, partea co-vârșitoare a T.E. se realizează prin intermediul pieței, fiind tranzacții bilaterale generate de întâlnirea cererii și ofertei. T.E. de piață constau în fluxuri reciproce, biunivoce, de bunuri, între agenții economici, în care oricărui transfer al unui bun îi corespunde o contrapartidă (contraprestație), concretizată într-un alt bun, serviciu sau echivalent în monedă. În economie au loc și tranzacții unilaterale, care sunt mișcări sau transferuri univoce de bunuri, fără a primi în schimb o contraprestație. Ele pot fi de două categorii: transferuri curente, care se efectuează sistematic (plăți de impozite directe și indirecte, contribuții pentru asigurări sociale, subvenții de exploatare etc.) și transferuri de patrimoniu, care intervin mai rar și determină, la unul din agenții economici implicați, o modificare de patrimoniu (suplimentarea investițiilor firmelor de către administrațiile publice, moșteniri, donații etc.).

TRATAMENT MAI PUȚIN FAVORABIL, expresie uzitată în acordurile internaționale privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor, acordurilor la care România este parte și prin care se înțelege în special tratamentul diferențiat în cazul restricției în aprovizionare cu materii prime și

auxiliare, energie și combustibil, precum și cu mijloace de producție și utilități diverse, tratamentul diferențiat în cazul restricțiilor de vânzare la produse în țară și în străinătate, precum și alte măsuri cu efecte similare. Măsurile care vor fi luate din motive de securitate și ordine publică, de securitate publică sau de moralitate nu vor fi considerate ca T.M.P.F. Obligațiile asumate de părțile contractante ale unui acord privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor pe teritoriul fiecărui stat contractant sunt în sensul că fiecare parte contractantă va trata nu mai puțin favorabil investițiile de capital care se află în proprietatea sau sub influența cetățenilor sau societăților celeilalte părți contractante decât investițiile de capital ale propriilor cetățeni și societăți sau decât investițiile de capital ale cetățenilor și societăților unui stat terț. Acest T.M.P.F. nu se referă la privilegiile pe care o parte contractantă le acordă cetățenilor sau societăților unor țări state în virtutea calității lor de membru sau asociat al unei uniuni vamale sau economice, apartenenței la o piață comună sau o zonă de comerț liber ori la o organizație economică regională similară. T.M.P.F. nu se referă la facilitățile care se acordă de către o persoană contractantă cetățenilor sau societăților unui stat terț în virtutea evitării dublei impunerii sau oricărei înțelegeri de evitare a dublei impunerii.

TREN RUTIER, vehicul cu motor care are cuplată o remorcă.

TSW, tropical winter (load line), linie de încărcare de iarnă la tropice.

T

Țara, Greutatea UTI sau a vehiculului fără încărcătură.

U

UN STAT CONTRACTANT ȘI CELĂLALT STAT CONTRACTANT, sintagmă juridică folosită în acordurile internaționale bilaterale, convenții și tratate și care înseamnă România sau denumirea celei de-a doua părți contractante după cum cere contextul.

UNDE RADIOELECTRICE, sunt unde electromagnetice a căror frecvență este prin convenție inferioară frecvenței 3000 GHz și care se propagă în spațiu fără ghid artificial.

UNDERLOAD, diferența dintre încărcarea permisă de trafic și încărcătura totală.

UNIFICARE A TARIFELOR VAMALE, operațiune presupunând stabilirea mediei aritmetice neponderate a taxelor vamale, la o anumită dată, practicate în teritoriile vamale independente, în scopul realizării unui tarif extern comun. Un astfel de tarif este element component al uniunilor vamale. Chiar într-o astfel de situație se pot negocia pentru anumite produse taxe vamale speciale. Prin efectul U.T.V. unele țări pot

înregistra o creștere a taxelor vamale comparativ cu țările nemembre ale uniunii vamale. Dimpotrivă alte țări, care au practicat taxe vamale mai ridicate în perioada anterioară instituirii uniunii vamale, vor înregistra o reducere a taxelor vamale. În perioada de tranziție, care precede constituirea uniunii vamale, se realizează U.T.V. naționale și alinierea lor la tariful extern comun. Prin U.T.V. se realizează uniformizarea nivelului taxelor vamale. Cu toate acestea, anumite produse care intră în cadrul uniunii vamale fiind aduse dintr-o țară terță pot fi tratate diferit în raport de regulile de clasificare și de evaluare vamală a importurilor. Totodată, majoritatea covârșitoare a taxelor vamale primind aplicare *ad valorem*, atât perceperea acestora, cât și mărimea lor absolută rămân dependente de metoda de determinare a valorii în vamă a mărfurilor importate.

UNIT LOAD DEVICE (ULD), o unitate unde marfa este încărcată în vrac și apoi este imbarcată ca o unitate în avion.

UNITATE DE ÎNCĂRCARE, container sau cutie mobilă.

UNITATE DE ÎNCĂRCĂTURĂ, palete și unități preambalate care se pun într-o unitate de încărcare.

UNITATE DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI), containere, cutii mobile și semiremorci care se pretează la transportul intermodal.

UNITATE PRODUCTIVĂ, a se vedea unitate

UNITATE, reprezintă combinația de echipamente (utilaje inclusiv vasele de reacție și instalațiile aferente acestora) necesare pentru producerea, prelucrarea sau consumarea unei substanțe

UNITATEA MOBILĂ DE FORAJ MARIN, înseamnă o navă capabilă să efectueze operațiuni de foraj marin în scopul explorării sau exploatării resurselor subsolului marin, precum: hidrocarburi lichide gazoase, sulf sau sare.

UNIUNE VAMALĂ, grupare de state având la bază o convenție internațională multilaterală perfectată în vederea constituirii în comun a unui singur teritoriu vamal. Între țările participante ia o **U.V.** se desființează barierele tarifare și netarifare în raporturile lor reciproce de comerț internațional. Totodată, existența **U.V.** implică instituirea unui sistem de impozitare comun și aplicarea de către statele părți, în relațiile cu terțe țări a unei politici comerciale comune. **U.V.** pot fi: *perfecte și imperfecte*. În cazul în care în interiorul **U.V.** se asigură liberă circulație a mărfurilor, țările membre

institue un protecționism colectiv în relațiile lor cu terțe țări. Crearea de **U.V.** și, într-o măsură importantă, a zonelor de liber schimb determină modificări semnificative în fluxurile comerciale ale țărilor participante și implicit în direcționarea practicilor internațional de schimb.

UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ A CĂILOR FERATE (U.I.C.), organizație interguvernamentală care reunește administrațiile de cale ferată ce exploatează cel puțin 1000 km linii de cale ferată cu ecartament standard sau lat pentru transportul mărfurilor și al călătorilor. Creată din 1992, din **UIC** fac parte administrațiile de cale ferată din circa 50 de țări între care și din România. **UIC** urmărește unificarea și perfecționarea regulilor de construcție și de exploatare a căilor ferate în scopul stimulării traficului internațional de mărfuri și călători, coordonarea acțiunilor de ansamblu ale organizației internaționale din transportul feroviar, reprezentarea intereselor țărilor membre din cadrul diferitelor organizații internaționale ș.a. Are sediul la Paris.

UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ A TELECOMUNICAȚIILOR (U.I.T.), instituție specializată din Sistemul Națiunilor Unite, fondată în 1865 la Paris, sub denumirea de Uniunea Telegrafică Internațională. Denumirea a fost schimbată în 1934, ca urmare a adoptării, la Madrid, în 1932, a Convenției privind telecomunicațiile internaționale. **UIT** a fost reorganizată în 1947, când a devenit instituție specializată a Na-

Țunilor Unite. Obiectivele organizației sunt: promovarea și dezvoltarea cooperării internaționale în vederea ameliorării și utilizării raționale a telecomunicațiilor; promovarea și sprijinirea perfecționărilor de ordin tehnic și folosirea eficientă a acestora; asigurarea unor servicii de telecomunicații de bună calitate. În acest sens UIT efectuează alocarea frecvențelor radio (lungimilor de undă) în vederea evitării interferențelor; contribuie la îmbunătățirea folosirii spectrului de frecvențe radio prin intermediul sateliților geostaționari; sprijină țările în curs de dezvoltare în crearea și ameliorarea rețelelor lor de telecomunicații și în dotarea acestora cu echipamente corespunzătoare; colectează și furnizează informații privind evoluțiile în domeniul telecomunicațiilor. Structura organizatorică: Convenția plenipotențiarilor, organul suprem, format din reprezentanții tuturor țărilor membre, care stabilește politica de bază a UIT (se reunește o dată la cinci ani); Conferințele administrative (mondiale și regionale) convocate în vederea debaterii unor probleme specifice; Consiliul administrativ, compus din 41 de membri aleși de Conferința plenipotențiarilor; Secretariatul general, condus de un secretar general. Pe lângă Secretariat funcționează alte trei organe permanente: Oficiul pentru înregistrarea frecvențelor, Comitetul consultativ internațional pentru radio și Comitetul consultativ internațional pentru telegrafie. UIT are 156 de membri, între care și România. Sediul organizației este la Geneva.

UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ A VAGOANELOR (UIV), instituție interguvernamentală creată în 1921 la Stresa (Italia) în scopul asigurării aplicării Regulamentului Internațional cu privire la Utilizarea Vagoanelor de Marfă în Traficul Internațional. Uniunea cuprinde administrații de cale ferată din cca. 30 de țări, inclusiv din România.

UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ PENTRU ASIGURAREA TRANSPORTURILOR (IUMI), organizație internațională neguvernamentală înființată în 1874 la Berlin și reorganizată în 1946, din care fac parte asociații naționale din domeniul marinei comerciale, comitete de asigurări maritime sau organizații similare din 43 de țări, inclusiv România. Obiectivul IUMI este de a reprezenta, salvarda și promova interesele privind asigurările maritime. În acest scop, se studiază diferite probleme tehnice prin intermediul comitetelor ad-hoc, referitoare la asigurarea încărcăturii, prevenirea dispariției încărcăturii, libertatea asigurării, riscul poluării etc. Consiliul IUMI format din delegații asociațiilor membre alege Comitetul executiv. IUMI cooperează strâns cu Divizia ECOSOC pentru transport și comunicații, cu GATT și Camera Internațională de Comerț. Are sediul în Elveția.

UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ PENTRU PUBLICAREA TARIFELOR VAMALE (UIPTV), asociere de state creată sub acest titlu la 5 iulie 1890 la Bruxelles, prin convenția semnată de peste 30 de țări printre care și Ro-

980 52

mânia. **U.I.P.T.V.** nu este o organizație internațională propriu-zisă, scopul ei fiind limitat la efortul colectiv al statelor participante de publicare și difuzare, în limbile cele mai utilizate, a tarifelor vamale. Pentru aceasta, prin convenție a fost înființat la Bruxelles un Birou Internațional însărcinat cu traducerea și difuzarea tarifelor vamale, dispunând de un buget propriu și de o publicație numită Buletinul internațional al vămilor. Biroul trimite anual un raport statelor membre la convenție, având în vedere că în textul convenției nu au fost prevăzute reuniuni.

UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ PENTRU TRANSPORTURILE RUTIERE (IRU), organizație neguvernamentală înființată la Copenhaga în 1947, sub numele de Biroul Internațional pentru Transportul cu Autocare și Camioane (denumirea prezentă fiind adoptată în 1948) din care fac parte organizații naționale pentru transportul rutier de bunuri și persoane, întreprinderi particulare, societăți, asociații din 51 de țări inclusiv România. Obiectivele sale sunt studierea și soluționarea tuturor problemelor pe care le ridică transportul rutier, promovarea unificării și simplificării reglementărilor și uzanțelor în domeniul transportului rutier, coordonarea și sprijinirea eforturilor depuse în diferite țări pentru dezvoltarea transportului de pasageri și bunuri pe căile rutiere. Structura organizatorică cuprinde: Congresele mondiale (convenite la fiecare doi ani), Consiliul (reunit de două ori pe an), Executivul prezidențial; Secțiuni privind transportul de pasageri,

transportul de mărfuri, transportul pe cont propriu; Comisii specializate pe probleme tehnice, financiare, sociale și securitatea transporturilor rutiere; Comitete pe probleme vamale și juridice. IRU are statut de organ consultativ în cadrul ECOSOC și UNCTAD și publică studii, rapoarte, anuare de specialitate.

UNIUNEA POȘTALĂ UNIVERSALĂ, instituție specializată din Sistemul Națiunilor Unite, creată la 9 octombrie 1874 (a devenit instituție specializată la 1 iulie 1948 ca umare a unui acord încheiat cu ONU). Scopul principal al **UPU** este promovarea colaborării internaționale în domeniul poștal și sprijinirea țărilor membre în rezolvarea problemelor din acest sector. În îndeplinirea obiectivelor sale, organizația stabilește dimensiunile și condițiile de acceptare a articolelor (scrisori, colete, ilustrate) care se trimit prin poștă; elaborează și prescrie metode de calculare și de percepere a taxelor de tranzit, precum și a celor percepute la destinație; stabilește reguli privind corespondența înregistrată, expedierea prin poștă a unor obiecte (substanțe) nocive; acordă asistență tehnică în primul rând țărilor în curs de dezvoltare, în probleme ca planificarea, organizarea, conducerea, funcționarea rețelei poștale inclusiv prin sprijinirea formării de cadre și a dotării cu echipamente. Structura organizatorică: Congresul poștal universal, organul suprem al **UPU**, format din reprezentanții tuturor țărilor membre (se reunește din 5 în 5 ani); Consiliul executiv, compus din 40 de membri aleși de congres pe baza

principiului repartiției geografice echitabile (se reunește anual); Consiliul consultativ pentru studii poștale, compus din 35 de membri, de asemenea aleși de congres; Secretariatul, condus de un director general. UPU are 157 de membri între care și România, care este membră fondatoare. Organizația are sediul la Berna.

UNIVERSALITATEA ASIGURĂRILOR, principiu ce constă în asigurarea bunurilor împotriva multiplelor și variatelor categorii de riscuri prin efectuarea plății aceluiași prime de asigurare, indiferent de tipul și natura riscului.

UNLOADING (descărcare), scoaterea încărcăturii din aeronavă.

URANIU ÎMBOGĂȚIT ÎN URANIU 235 SAU URANIU 233, reprezintă uraniu conținând fie uraniu 235 fie uraniu 233 fie acești doi izotopi într-o astfel de cantitate încât raportul dintre suma celor doi izotopi și izotopul 238 să fie superior raportului dintre izotopul 235 și izotopul 238 din uraniul natural.

URCARE LA BORD, echivalentul termenului „embarkation”, înseamnă pasagerii ce intră la bordul avionului.

UTILAJ PENTRU DEPOZIT, utilaj destinat transbordărilor, manipulărilor, păstrării și depozitării mărfurilor (Ex. electrostivuitoare, motostivuitoare, electrocare etc.)

UTILAJ PENTRU TRANSPORT DE MĂRFURI, utilaj pentru transportul pe orizontală al mărfurilor, necesar aprovizionării unităților de depozitare și de desfacere (Ex. autocamioane, auto-

cisternă, autofurgon, autotren, autotranscontainer etc.)

UTILAJ PENTRU TRANSPORT EXTERIOR, utilaj pentru transportul mărfurilor de la furnizor la client (comerciant) sau de la stațiile de transport (gări, aerogări, docuri etc.) la depozite (Ex. autocamioane, autotranscontainere, autotrenuri, autofrigidere etc.)

UTILAJ PENTRU TRANSPORT INTERN, utilaj pentru transportul pe orizontală și pe verticală al mărfurilor în interiorul unui depozit, destinat spațiilor de expediție, și de recepție și de depozitare care permit paletizarea și containerizarea mărfurilor (electrocare, electrostivuitoare, transpalete, neostivuitoare etc.)

UZ DE ARMĂ, se înțelege executarea tragerii cu armă de foc asupra persoanelor sau bunurilor. Persoanele care sunt detonate cu armă de foc pot face **UA** pentru îndeplinirea atribuțiilor de serviciu sau a misiunilor militare în următoarele situații: a) împotriva aceluia care atacă militari aflați în serviciul de gardă, pază, escortă, protecție, menținerea și restabilirea ordinii de drept precum și împotriva celor care, prin actul săvârșit, pun în pericol obiectivul stabilit; b) împotriva celor care atacă persoanele investite cu exercițiul autorității publice sau căror potrivit legii li se asigură protecția; c) împotriva persoanelor care încearcă să pătrundă ori să iasă în mod ilegal în sau din unitățile, subunitățile militare ori din perimetrele sau zonele păzite vizibil

delimitate - stabilite prin consemn; d) pentru imobilizarea infractorilor care după săvârșirea unor infracțiuni încearcă să fugă; e) împotriva oricărui mijloc de transport folosit de persoanele prevăzute la litera b) și c) precum și împotriva conducătorilor acestora care refuză să oprească la semnalele regulamentare ale organelor abilitate existând indicii temeinice că au săvârșit o infracțiune ori că este iminentă săvârșirea unei infracțiuni; f) pentru imobilizarea sau reținerea persoanelor cu privire la care sunt probe ori indicii temeinice că au săvârșit o infracțiune și care ripostează ori încearcă să riposteze cu armă sau cu alte obiecte care pot pune în pericol viața ori integritatea corporală a persoanei; g) pentru a împiedica fuga de sub escortă sau a evadarea celor aflați în stare legală de deținere; h) împotriva grupurilor de persoane sau persoanelor izolate care încearcă să pătrundă fără drept în sediile sau perimetrele autorităților instituțiilor publice; i) împotriva celor care atacă sau împiedică militarii să execute misiuni de luptă; j) în executarea intervenției antiteroriste asupra obiectivelor atacate sau capturate de teroriști în scopul reținerii sau anihilării acestora, eliberării ostaticilor și restabilirii ordinii publice. Persoanele autorizate să dețină, să poarte și să folosească arme pentru pază sau autoapărare pot face UA în legitimă apărare sau în stare de necesitate potrivit legii. Personalul vamal care are dreptul de a purta și de a face uz de armă va fi stabilit de directorul general al direcției

generale a vămilor cu aprobarea ministrului finanțelor. Conform legii, se va evita pe cât posibil uzul de armă împotriva minorilor, femeilor și bătrânilor. Se interzice UA: a) împotriva copiilor, femeilor vizibil gravide cu excepția cazurilor în care înfăptuiesc un atac armat sau în grup care pune în pericol viața sau integritate unei persoane; b) în situațiile în care s-ar primejdui viața altor persoane ori s-ar viola teritoriul, spațiul aerian sau apele naționale ale unui stat vecin.

UZANȚE COMERCIALE, reguli consacrate prin aplicarea lor repetată, voluntară, de participanții la raporturile de comerț internațional referitoare la: perfectarea contractelor, tehnici de comercializare, comerțul cu anumite produse etc. **U.C.** nu au caracter normativ, afară numai dacă legea trimite la ele pentru completarea lor. În acest din urmă caz se numesc uzanțe normative și au forța juridică a legii pe care o completează și în care se integrează organic. În celelalte cazuri **U.C.** dobândesc forță juridică, deci caracter obligatoriu, numai în măsura în care sunt invocate în contract de către părți. **U.C.** facilitează negocierile și accelerează încheierea contractelor. Părțile nu sunt obligate să recepteze **U.C.** în contractul lor. Ele au facultatea să le recepteze sau le ignore. În cazul în care le-au receptat în contract, părțile nu sunt obligate să le preia întocmai, ci corespunzător naturii mărfii sau în funcție de alte criterii sunt libere să le modifice în armonie cu propriile lor

interese. Într-o atare ipoteză conținutul U.C. dat de părți devine obligatoriu pentru acestea. Camerele de Comerț, asociațiile profesionale, bursele publică periodic culegeri de U.C. cu interpretări corespunzătoare. Cele mai importante U.C. vizează condițiile de livrare și plățile internaționale.

UZINĂ, a se vedea platformă.

UZUL PORTULUI, sintagmă prin care se desemnează ansamblul practicilor portuare cu caracter uniform, echitabile

și recunoscute într-un anumit port cu norme locale aplicabile în raporturile dintre participanții la transportul maritim. Prezintă importanță sub mai multe aspecte, precum: modul de calcul a stajilor; sărbătorile legale obligatorii pentru toate navele; modul de introducere a navelor în port; regulile după care se face încărcarea și descărcarea navelor; orele oficiale de birou și de muncă în port; felul în care se iau în primire mărfurile etc.

V

VAGON, 1. Vehicul rutier ce se deplasează pe șine metalice și care servește la transportul mărfurilor sau al călătorilor. 2. Unitate de măsură pentru o cantitate de încărcătură (cu produse agricole, de materiale de construcții etc.) care intră într-un vagon.

VAGON „SPINE“, vagon cu șasiu central construit pentru a transporta o semiremorcă.

VAGON CU BUZUNAR (POCHE; POCKET), vagon echipat cu un buzunar destinat pentru fixarea roților unei semiremorci.

VAGON CU DUBLU NIVEL, vagon construit pentru transportul containerelor pe două niveluri (vagon care poate fi utilizat pentru încărcarea de UTI cu înălțimi mari, în vedere încadrării în gabaritul de liberă trece dar și pentru UTI cu înălțimi mai mici).

VAGON CU PLATFORMA DE ÎNCĂRCARE COBORĂTĂ (VAGON SPECIALIZAT PENTRU TRANSPORTUL COMBINAT), vagon la care planul de încărcare este coborât în vederea

încărcării Unităților de Transport Intermodal.

VAGONET, vehicul rutier care se deplasează pe o cale ferată îngustă, folosită pentru transporturi forestiere, pe șantiere de construcții, la balastiere etc.

VALOARE DE ASIGURARE, valoarea bunurilor în limita cărora sau în legătură cu care se presupune, cu ocazia încheierii contractului de asigurare, că este posibil producerea pagubei prin efectul survenirii cazului asigurat.

VALOARE DECLARATĂ, prețul din factură al mărfii importate exprimat în valută, care stă la baza calculării valorii în vamă prin transformarea prețului mărfii importate, exprimat în valută, în preț de import exprimat în monedă națională, la un curs real recunoscut în principiu de FMI.

VALOARE ÎN VAMĂ, expresie prin care se desemnează valoarea ce servește ca bază pentru calcularea taxelor vamale. Principalul element ce se ia în considerare la efectuarea unor

asemenea calcule este prețul mărfii. Potrivit Convenției de la Bruxelles privind valoarea în vamă a mărfurilor, încheiată în anul 1950 (la care România nu este parte), statele cu economie de piață pot fi grupate în raport cu modul de determinare a valorii în vamă. După cum urmează: țări ce stabilesc o atare valoare pe baza valorii C.I.F. a mărfurilor și care sunt părți la Convenția de la Bruxelles din 1950; țări care aplică sistemul de evaluare bazat pe valoarea C.I.F., care nu sunt părți la acea Convenție; țări ce aplică un sistem de evaluare bazat pe valoarea F.O.B. sau alte sisteme. Valoarea la care se aplică taxele vamale trebuie să fie o valoare reală: în acest scop, este necesar ca transformarea prețului mărfii importate, exprimat în valută străină, în preț de import, exprimat în valută națională, să se facă la un curs real, care în principiu să fie recunoscut de F.M.O. Nu poate fi folosită ca bază de calcul a taxei vamale nici o valoare arbitrară. Cu toate acestea, în practică se utilizează uneori și astfel de sisteme; de pildă, sistemul American Selling Price stabilește, pentru unele produse chimică, drept valoare în vamă valoarea acelor produse de pe piața internă a S.U.A. Impozitele interne pe circulația mărfurilor importate, precum și orice alte taxe trebuie să fie egale ca nivel cu cele aplicate produselor similare din producția internă. În practică, atunci când marfa importată este întru totul similară cu cea realizată în producția internă (situație mai rar întâlnită în relațiile internaționale), prețurile de

vânzare cu amănuntul, în conținutul cărora se include și beneficiul celui care desface marfa pe piața internă, vor tinde să se alinieze la prețul mărfii ce este oferită în cea mai mare cantitate; prin aplicarea acestei reguli se garantează pentru întreprinderea importatoare posibilitatea unei opțiuni pe considerente comerciale (preț, calitate) între aprovizionarea din import și cea din producția internă.

VALOARE VAMALĂ, valoare care se ia drept bază pentru calcularea cuantumului taxelor vamale.

VAMĂ, instituție de stat prin care se exercită controlul asupra intrării și ieșirii din țară a mărfurilor, mijloacelor de transport și a altor bunuri în vederea identificării și stabilirii drepturilor vamale convenite statului și încasării lor. Organele vamale au, de asemenea, dreptul de a constata încălcările dispozițiilor legale privind regimul vamal și în cazul când constituie contravenții sau infracțiuni de contrabandă să ia măsurile legale în vederea aplicării amenziilor și realizării obligațiilor vamale datorate. Totodată **V.** verifică realitatea valorii declarate pentru mărfurile importate și dacă constată prețuri de import foarte scăzute are dreptul să depisteze cauzele, să descopere practicile de dumping și subvenții și să declanșeze o procedură antidumping.

VAMEȘ, funcționar vamal care se ocupă de vânzarea și controlul mărfurilor care trec prin vamă.

VĂMUIRE, 1. Vamă luată pentru o marfă. 2. A vămui.

VÂRSTĂ DE ASIGURARE, vârsta de când începe și până când poate fi contractată asigurarea. Vârsta prezintă o importanță deosebită în asigurările facultative.

VEHICUL ARTICULAT, vehicul cu motor cuplat la o semiremorcă.

VEHICUL PENTRU TRANSPORTUL ANIMALELOR VII, vehicul special amenajat pentru transportul de animale și păsări vii; autovehiculul poate fi construit pentru transportul unuia sau mai multor categorii de animale sau păsări.

VEHICUL PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE, vehicul care este astfel construit și echipat încât respectă condițiile tehnice impuse prin Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), la care România este parte.

VEHICUL PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERISABILE, vehicul special amenajat pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate.

VEHICUL RUTIER, un sistem mecanic care circulă pe drum cu sau fără mijloace de propulsare și care se utilizează în mod normal pentru transport de persoane și/sau bunuri, pentru prestare de servicii sau lucrări.

VENITURI, desemnează acele sume obținute (produse) într-o instituție de capital într-o perioadă de timp determinată și în special dar nu exclusiv, include: beneficii (profituri), dobânzi,

sporuri (majorări) de capital, dividende, redevențe, prime de conducere (management), drepturi de asistență tehnică, cote-părți din profit, onorarii (taxe), din licențe, câștiguri (creșteri în valoare) de capital, service-ul, tantieme precum și alte venituri - curente sau legale indiferent de forma în care este plătit venitul. **V.** provine din investiție și în caz de reinvestire **V.** provine din reinvestirea lor se bucură de aceeași protecție legală internațională ca și investiția.

VERROU TOURNANT (TWISTLOCK), piese de fixare standardizate pentru asigurarea unei UTI în navă sau pe vehiculul care o transportă.

VIA, termen care indică o rută, un itinerar.

VINCULAȚIE, modalitate de plată realizată prin următorul procedeu: expeditorul trimite marfa pe adresa unei bănci din străinătate care, la primire, îl avizează pe importator și îi pune marfa la dispoziție numai după ce acesta achită suma convenită cu exportatorul: banca remite exportatorului suma încasată sau îl creditează în cont reținând comisionul bancar, cheltuielile de înmagazinare și alte cheltuieli ocazionate de vincolație. Pentru perioada de timp dintre momentul expedierii mărfii de către exportator și acela al încasării sumei corespunzătoare de la importator, cel dintâi acordă credit celui de-al doilea. Vinculația constituie o modalitate de plată greoaie și costisitoare, presupunând asumarea de către bancă a unui rol dificil și neconform profilului ei.

VOUCHER, 1. Termen de circulație internațională desemnând actul justificativ eliberat de către o formă prin care se confirmă prestarea unui serviciu, pentru executarea unei lucrări sau pentru furnizarea de materiale etc. Constituie un instrument de decontare între doi parteneri de afaceri și are o largă utilitate în turismul internațional. 2. Document utilizat în programele de privatizare din țările aflate în procesul de tranziție, în virtutea căruia deținătorul dobândește dreptul să obțină acțiuni emise de firmele supuse privatizării.

VRAC, încărcătură omogenă care se transportă ca atare, neambalată. Printre mărfurile transportate în V. care ocupă o pondere importantă în comerțul internațional se înscriu țiteiul și derivatele acestuia, minereul de fier și alte minereuri feroase și neferoase, cărbunii și cocsul

metalurgic, cerealele, zahărul, fosfații, uleiurile vegetale ș.a. Mărfurile solide care se transportă în V. cu nave maritime necesită o atenție deosebită în privința nivelării ("rújării") pentru asigurarea integrității lor, a stabilității și siguranței navei în timpul voajului.

VRACHIER CU SIMPLU BORDAJ, este un vrachier la care o magazie de marfă este delimitată de bordaj;

VRACHIER, înseamnă o navă care este construită în general cu o singură punte, cu tancuri laterale superioare și cu tancuri înclinate de bordaj în spațiile de marfă și care este destinată, în principal, pentru transportul mărfurilor uscate în vrac; această definiție include nave, cum ar fi mineralierele și navele de transport combinate.

VTC, vessel traffic centre, centru de dirijare a traficului maritim.

W

W.W.D. SHEX, weather working days; Sundays, holidays excepted, zile lucrătoare pe vreme favorabilă, exceptând duminicile și sărbătorile.

W.W.D.; wwd, weather working days, zile lucrătoare pe vreme favorabilă.

WARANT, 1. Document, eliberat de către depozitar, prin care acesta îi confirmă deponentului primirea mărfurilor menționate în cuprinsul lui, consfințind astfel contractul comercial de depozitare intervenit între părți. **2.** Titlu de credit reprezentativ al mărfii încredințate spre păstrare de către deponent depozitarului, titlu a cărui transmitere prin gir are semnificația constituirii unui gaj în favoarea giratarului. **W.** apare astfel ca o formă particulară a contractului de gaj comercial; el reprezintă un gaj constituit în beneficiul unui creditor care primește de la deponent acest titlu de credit prin procedura girului. Pe versoul titlului se înscrie suma garantată cu mărfurile depozitate; mențiunile făcute pe **w.** girat se înscriu și pe talonul care se păstrează în

registru depozitarului. Gajul astfel constituit nu are efect asupra trecerii posesiei mărfurilor gajate asupra creditorului gajist; aceste mărfuri rămân pe mai departe în depozit. Acest gaj este cu deposedare de obiect, întrucât proprietarul mărfurilor îi remite creditorului gajist **W.** care reprezintă însăși marfa respectivă. **W.** îi conferă deponentului posibilitatea de înstrăina marfa aflată în depozit, în ciuda faptului că nu este gajată; înstrăinarea operează prin efectul transmiterii recipisei de depozit noului dobânditor, transmisie ce are loc tot prin gir. Primind recipisa, noul dobânditor se află în cunoștință de cauză că marfa respectivă este gajată și că poate dispune de această marfă numai după ce va consemna în mâinile administratorului depozitului suma pentru care a fost constituit gajul. **W.** se înfățișează astfel ca un instrument juridic de dare în gaj a unor bunuri mobile corporale aflate într-un depozit. Ca titlu de credit, **W.** poate fi nominativ, la ordin sau la purtător; el nu intră sub incidența reglementărilor uniforme sta-

bilite la Geneva prin convențiile din 1930 și 1931, în materie de cambie, cec și bilet de ordin, lui fiindu-i aplicabile numai unele reguli conflictuale ce reglementează titlurile de credit, precum și unele norme conflictuale de *lex voluntaris*, iar în tăcerea părților vor primi aplicare *lex solutions* (cu referire la modalitățile de plată) și legea locului unde a fost semnat titlul de credit (în ce privește fondul **W.**); problemele privind capacitatea părților intră sub incidența lui *lex personalis*; aspectele derivând din calitatea **W.** de buletin de gaj (legate de dreptul real constituit în favoarea posesorului **W.**) primesc incidența regulilor conflictuale ce guvernează gajul, respectiv incidența legii locului unde se găsește gajată (care este legea locului depozitului, adică *lex rei sitae*): o atare lege guvernează, bunăoară, bunurile susceptibile de warrantare, întinderea drepturilor creditorului gajist asupra mărfii warante, modalitățile de realizare a **W.** etc. În practica de comerț exterior a României, **W.**, formă a gajului comercial, primește frecvent aplicare, fiind inclus în operațiile de comerț internațional; el se înfățișează ca o modalitate larg utilizată pentru garantarea datoriilor.

WEIGHT (greutate), este folosit aici în loc de termenul corect din punct de vedere tehnic „*mass*” (masă) pentru a se conforma tehnologiei industriale standard.

WEIGHT -ZERO FUEL (greutate zero combustibil), încărcătura totală plus greutatea netă de operare.

WEIGHT-BASIC, „greutate de bază netă (goală)” sau „greutatea netă a flotei” include toate echipamentele fixate, fluidele de sistem, combustibil neutilizabil și echipament de configurație inclusiv structura galerelor.

WEIGHT-CATERING, echipament și provizii pentru distribuirea în timpul zborului pasagerilor și echipajului.

WEIGHT-DRY OPERATING, greutatea de bază plus „articole operaționale”, de exemplu: echipaj, bagajul echipajului, echipament și provizii pentru zbor în conformitate cu specificațiile companiei; este echivalent greutății nete operaționale.

WEIGHT-LANDING (greutate-aterizare), greutatea de decolare minus combustibilul necesar voiajului.

WEIGHT-MAXIMUM ZERO FUEL, limita de greutate impusă peste care nu se poate crește greutatea decât cu combustibil utilizabil și orice alt combustibil (ex. Apă de injecție).

WEIGHT-PANTRY (greutate-cămară), echipament de catering înlocuibil.

WEIGHT-STANDARD (WEIGHT), dimensiunile statistice de greutate și balans aprobate de autoritățile guvernamentale pentru obiecte transportate regulat.

WEIGHT-TAKE-OFF (greutate-decolare), greutate „zero combustibil” plus combustibilul de decolare.

WET, West European Time, ora Europei Occidentale.

WET-LEASE, închirierea unei aeronave care este operată în baza certificatului de operator aerian al celui care a dat cu chirie aeronava. În mod normal, este o închiriere de aeronavă cu echipaj. Operatorul care a luat aereo-

nava cu chirie obține detenția și controlul comercial al acesteia, iar în exploatarea aeronavei se folosesc codul său de operare, precum și drepturile sale de trafic.

Z

ZBOR DE TRANZIT SAU ZBOR PRIN MAI MULTE PUNCTE, un zbor ce traversează unul/mai multe aeroporturi în drumul său.

ZBOR, operarea unui avion între două sau mai multe puncte.

ZONĂ DE LIBER SCHIMB, spațiu geografic ce intră sub suveranitatea a două sau mai multor state și cu privire la care țările interesate printr-o înțelegere bi sau multilaterală au decis eliminarea taxelor vamale și a restricțiilor cantitative pentru totalitatea sau numai o parte a produselor ce formează obiectul comerțului dintre acele state. **Z.L.S.** constituie o derogare de la extinderea facilităților comerciale atât de toate celelalte țări, pe baza clauzei națiunii celei mai favorizate. Ea implică eliminarea taxelor vamale pentru o parte esențială a schimburilor dintre țările membre. În **Z.L.S.** țările membre își mențin autonomia deplină în domeniul politicii comerciale și un tarif vamal propriu în relațiile cu țări terțe. Exemplu relevant de **Z.L.S.** este Aso-

ciația Europeană a Liberului Schimb (A.E.L.S.). Cu referire la comerțul pentru produse industriale, în baza unor acorduri bilaterale semnate de fiecare țară membră a A.E.L.S. cu fiecare dintre părțile comunitare s-a constituit **Z.L.S. C.E.E.-A.E.L.S.** Prin acordul convenit de Uniunea Europeană și A.E.L.S., intrat în vigoare în 1994, a fost creat spațiul economic european. În replică, țările de pe continentul nord-american (S.U.A., Canada și Mexic) au perfectat Tratatul Nord-American de Liber Schimb (NAFTA - North American Free Trade Agreement), intrat în vigoare la 1 ianuarie 1994. Principalul obiectiv al tratatului este desființarea barierelor tarifare și reducerea celor netarifare în comerțul dintre statele membre, creându-se astfel unul dintre cele mai importante blocuri economice și comerciale ale lumii după cel de-al doilea război mondial.

ZONĂ ECONOMICĂ EXCLUSIVĂ, zonă maritimă adiacentă mării teritoriale a unui sta riveran și care se extinde până la 200 de mile marine în larg, distanță

calculată de la linia de bază a apelor teritoriale. În spațiul Z.E.E. statul riveran își exercită dreptul suveran de suveranitate asupra resurselor naturale – biologice sau nebiologice – ce se află în apă, pe fundul mării sau în subsolul acesteia, asigurând explorarea și exploatarea lor. Totodată, dreptul suveran al statului riveran, vizează și alte activități cu scopuri economice în spațiul Z.E.E., precum: producerea de energie pe bază de marea, curenți sau vânt. Conceptul Z.E.E. a fost consacrat prin Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării, adoptată la 10 decembrie 1982 la Montego Bay (Jamaica). Prin instituirea Z.E.E. nu este îngrădită libertatea statelor riverane de navigație, de survol precum și de a instala cabluri marine sau de a desfășura alte activități admise de dreptul internațional în spațiul respectiv. Cu referire la exploatarea resurselor biologice din Z.E.E. statul riveran își determină propria capacitate de exploatare, iar dacă această exploatare este insuficientă cu volumul admisibil de capturi, acel stat va ceda în favoarea altor state, prin acorduri sau aranjamente internațional convenite cu acestea, dreptul de a realiza exploatarea diferenței până la limita admisibilă.

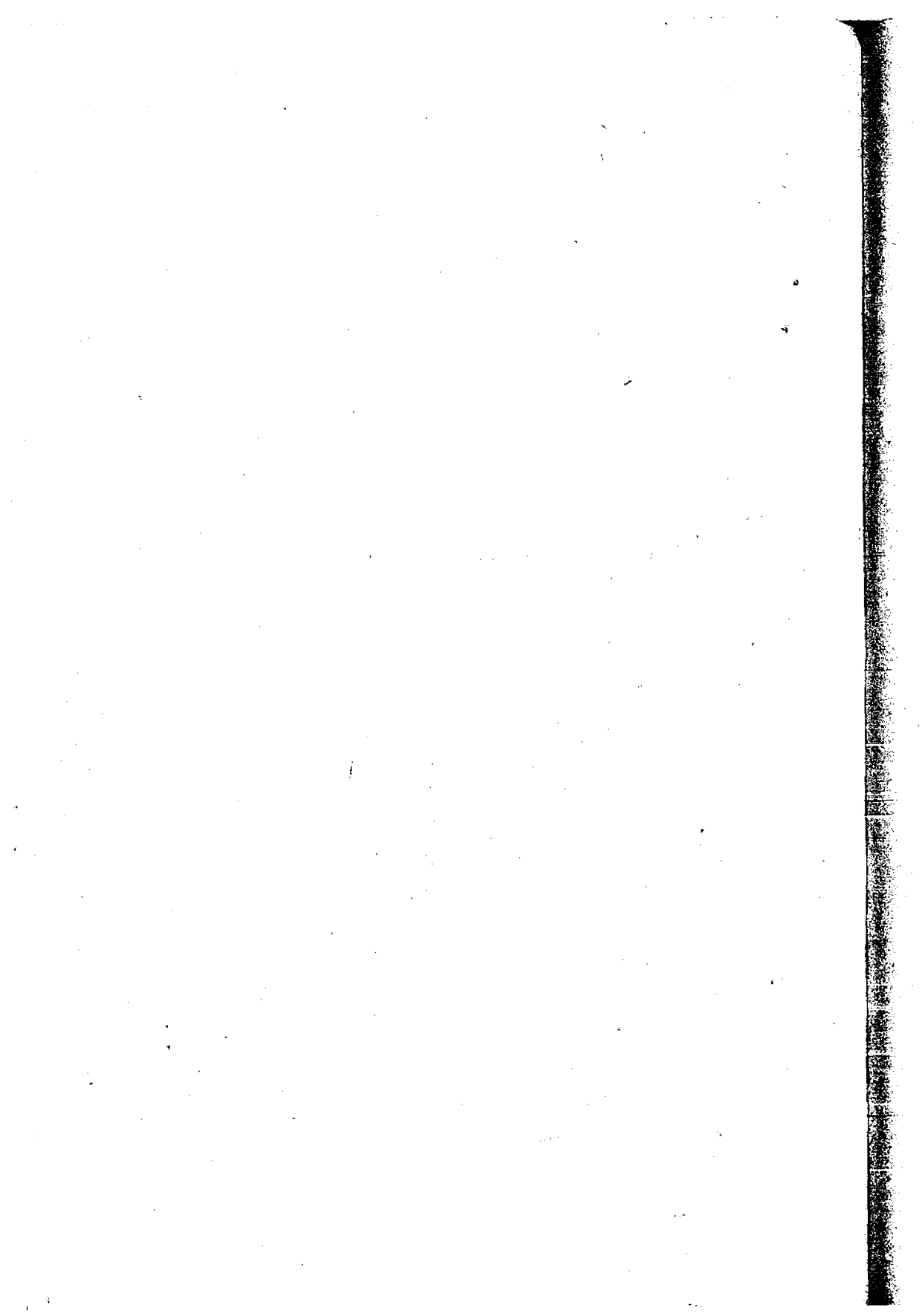
ZONĂ LIBERĂ, denumire dată unui spațiu limitat, stabilit pe teritoriul unui stat, de regulă în cadrul unui port, sau aeroport ori la frontiera cu statul învecinat, în interiorul căreia taxele vamale asupra mărfurilor intrate și destinate reexportului sunt suspendate,

autorizându-se realizarea unor operațiuni comerciale sau industriale (precum depozitare de mărfuri, reparații de nave, recondiționări, anumite prelucrări de produse etc.). Mărfurile aflate în depozitele din Z.L. pot fi scoase și respectiv introduse pe teritoriul acesteia numai sub supraveghere vamală și cu respectarea regulilor vamale. Dacă mărfurile temporar depozitate în Z.L. urmează a fi introduse, în vederea prelucrării sau a consumului, în țara pe teritoriul căreia a fost instituită această zonă, ele devin impozabile sub aspectul prelevării taxelor vamale aplicabile asupra importurilor.

ZONĂ MARITIMĂ INTERNAȚIONALĂ, denumire dată în dreptul internațional spațiului maritim situat dincolo de limitele în care statele riverane își pot exercita propria lor jurisdicție. Conceptul a fost consacrat prin Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării de la Montego Bay (Jamaica) în 1982. Z.M.I. include fundul mărilor și oceanelor și subsolul acestora situate în cadrul spațiului respectiv. Resursele naturale existente în zonă constituie patrimoniul comun al umanității. Orice activități desfășurate în Z.M.I. trebuie să vizeze exclusiv scopuri pașnice, în beneficiul tuturor statelor, fără nici o discriminare. Este necesar ca prin astfel de activități să fie stimulată dezvoltarea comerțului internațional și promovarea cooperării economice internaționale în scopul creșterii economice a tuturor țărilor, prioritar a celor mai slab dezvoltate.

Y

YARD, unitate de măsură englezească pentru lungime egală cu 0,914398 m.



BIBLIOGRAFIE

1. Beziris A. – Teoria și tehnica transportului maritim, partea I, EDP, București, 1978
2. Beziris A. și alții – Teoria și tehnica transportului maritim, partea a II-a, EDP, București, 1979.
3. Beziris A., – Transportul maritim, Ed. Tehnică, București, 1988.
4. Blaciu I., – Încărcarea, stivuirea și transportul mărfurilor cu nave maritime, Ed. Tehnică, București, 1986.
5. Bibicescu Gh. – Transportul de mărfuri pe mare în comerțul internațional, Ed. Sport-Turism, București, 1986.
6. Bolintineanu, A. – Marea teritorială, Editura Științifică, București, 1960.
7. Brach, A., E. – Elements of Port Operation and Management - Champman and Holl, London, 1986.
8. Branch, A. E. – Elements of Shipping - Champan and Hall, London, 1989.
9. Branch, A. E. – Economics of Shipping Practice and Management, Chapman and Hall, London, 1988.
10. Branch, A., E. – Import/Export documentation, Chapman and Hall, Melbourne, 1994.
11. Bistriceanu Gh. D.; Bercea F.; Macovei – Dicționar de asigurări, Editura Științifică, București, 1991.
12. Caraiani Gheorghe; Alexa Constantin; Pencea Radu; – Reglementări și uzanțe în transportul internațional de mărfuri, Editura "Scrisul Românesc" – 1986.
13. Caraiani Gheorghe; Alexa Constantin; Ciurel Violeta; Sebe Emil – Transporturi și asigurări internaționale, Universitatea "Româno-Americană" - Editura Metropol, București, 1994.
14. Caraiani Gheorghe; Cazacu Cornel – Zonele libere, Editura Economică, București, 1996.
15. Caraiani Gheorghe; Cazacu Cornel – Transporturi, expediții internaționale, Editura Economică, București, 1995.

Bibliografie

16. Caraiani Gheorghe; Cazacu Cornel - Vămuirea în exportul și importul de mărfuri, Editura Economică, București, 1996.
17. Caraiani Gheorghe - Navele sub pavilioane de complezență, Editura "Lumina Lex", București, 1996.
18. Caraiani Gheorghe; Stanciu Virgil - Transporturi și expediții aeriene, Editura "Lumina Lex", București, 1997.
19. Caraiani Gheorghe - Legislație internă și internațională privind vămuirea mărfurilor, Editura "Lumina Lex", București 1997.
20. Caraiani Gheorghe; Serescu Mihai - Transporturi maritime, Editura "Lumina Lex", București, 1998.
21. Caraiani Gheorghe; Stancu Ion - Transporturi și expediții feroviare, Editura "Lumina Lex", București 1998.
22. Caraiani Gheorghe - Transporturi și expediții auto, Editura "Lumina Lex", București, 1998.
23. Caraiani Gheorghe; Tudor Mihaela - Asigurările în transporturile maritime, Editura "Lumina Lex", București, 1998.
24. Caraiani Gheorghe - Expediția internațională de mărfuri - Trainfortrade România, UNCTAD, Geneva, 1998.
25. Caraiani Gheorghe; Burada Corneliu - Transporturile fluviale, Editura "Lumina Lex", București, 1998
26. Caraiani Gheorghe - Managementul în activitatea de expediție, Editura "Lumina Lex", București, 1998
27. Caraiani Gheorghe - Zonele libere și paradisurile fiscale, Editura "Lumina Lex", București, 1999
28. Caraiani Gheorghe - Transporturile prin poștă, Editura "Lumina Lex", București, 1999
29. Caraiani Gheorghe - Transporturi și expediții internaționale de mărfuri, Editura "Independența Economică", 1998
30. Costin M.N. - Dicționar de drept internațional al afacerilor, Editura "Lumina Lex", București, 1996
31. Dobrotă Niță
coordonator - Dicționar de economie, Editura Economică, București, 1999
32. Geamănu Grigore; - Dreptul internațional contemporan, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1965.
33. Holan A.;
Giurcăneanu Cl. - Strâmtoni și canale pe glob, Editura Științifică, București, 1966.

34. Horneț Doina – Formele contractuale ale navlosirii în comerțul internațional, Editura "Lumina Lex" București, 1997.
35. Gherasim Toader – Calitatea transporturilor, Editura Universității "Alexandru Ioan Cuza", Iași, 1997.
36. Ludwig J. Webber; Aric Jakob; – L'OACI relance la réforme du cadre juridique de la responsabilité des transporteurs aériens, ICAO Journal, volumul 51, nr.3. Avril 1996.
37. Ilieș L. și alții – Sisteme de transport containerizat, Editura Dacia, Cluj Napoca, 1988.
38. Jonas Peter – FIATA legal handbook on Forwarding - International Federation on Freight Forwarders Associations, Toronto, 1993.
39. Popescu Dumitru – Forme și instrumente juridice de cooperare în aviația civilă internațională, Editura Academiei R.S.România, București, 1983.
40. Puiu Alexandru – Management în afacerile economice internaționale, Ed. Independența Economică, 1999.
41. Puiu Alexandru Marin George – Dicționar de relații economice internaționale, Editura Enciclopedică, București, 1993.
42. Romberg Jan – The Law of Freight Forwarding and the 1992 FIATA Multimodal transport Bill of Lading, International Federation on Freight Forwarders Associations, 1993.
43. Rodiere R. – Droit de transports terrestres et aériens, Précis, Paris, 1973.
44. Romberg Jan – The Law on Freight Forwarding and the 1992 FIAT Multimodal Transport Bill of Lading, International Federation on Freight Forwarders Associations, Stockholm, 1993.
45. Rath E. – Container Systems, John Wiley and Sons, New York, 1973.
46. Stanciu V; Ionescu O.C.; Cristea I – Transportul aerian de pasageri și marfă, Editura Tehnică, București, 1980.
47. Suta Nicolae – Comerț internațional și politici comerciale contemporane, Editura All, București, 1995.

Bibliografie

- 48. X X X - Ship's Routeing, I.M.O. 1991.
- 49. X X X - International Conference on Revision for Preventing Collisions at Sea, 1972.
- 50. X X X - International Conference on Space Requirements for Space trade Passenger Ships, I.M.O. 1973.
- 51. X X X - Tonnage Measurement treatment of Shelter-Deck and Other "Open" Spans, I.M.O. 1964.
- 52. X X X - International Conference on Tonnage Measurement of Ships, I.M.O. 1969.
- 53. X X X - International Conference on Load Lines, I.M.O. 1966.
- 54. X X X - Supplement Relating the International Conference on Load Lines, I.M.O., 1966.
- 55. X X X - Institute Time Clauses 1.X.1983 (For use only with the new marine policy form).
- 56. X X X - York - Antwerp Rules - 1974.
- 57. X X X - International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.
- 58. X X X - The International Convention for the Prevention of Collisions at Sea and the Collision regulations, 1972.
- 59. X X X - International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, as amended (MARPOL 73/78) - Annexes I-V.
- 60. X X X - International Convention and Standards of training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.
- 61. X X X - International Convention on Load Lines, 1966.
- 62. X X X - Review of Maritime Transport 1994 - UNCTAD, New York and Geneva 1995 - TD/B/CN.4/49.
- 63. X X X - Feamleys - Oslo, Review, 1994.
- 64. X X X - United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships - 7.II.1986 (TD/RS/CONF/23).
- 65. X X X - United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conference and

- tonnage requirements - 1983.
66. X X X – United Nations Conference of Plenipotentiaries on a code of Conduct for Liner Conference and tonnage requirements - 1983.
67. X X X – Port development - A handbook for planners in developing countries - UNCTD - TD/B/C. 4/75/ Geneva, 1992.
68. X X X – L'Organisation Maritime International Londra - Manuel de recherche et de sauvetage a l'usage des navires de commerce, Manuei MERSAR, Londra, 'édition 1993.
69. X X X – Unele aspecte de management portuar UNCTAD - TD/B/C. 4/AC. 7/13 - februarie 1993.
70. X X X – Protocol of 1988 Relating to the International Conference on Load Lines, I.M.O. 1966.
71. X X X – Ordonanța nr. 42 din 28 august 1997 privind navigația civilă, Monitorul Oficial Partea I-a nr. 221/29 august 1997.
72. X X X – Legea nr. 16/3.03.92 privind aderarea României la Protocolul privind privilegiile și imunitățile + IMMARSAT - promulgăția prin D nr. 41/28.02.1999 și Decret 71/19.08.91.
73. X X X – Legea 123/22.XII. 1992 privind aderarea României la Convenția pentru reprimarea actelor ilicite împotriva siguranței navigației maritime, precum protocolul pentru reprimarea actelor ilicite împotriva siguranței platformelor fixe situate pe platoul continental, adoptat la Roma la 10 martie 1988. Promulgate prin decret 239/22 XII 1992 MOF nr. 2/12-I-1993.
74. X X X – Legea nr. 72/27 iulie 1992 privind ratificarea Acordului internațional privind utilizarea stațiilor de sal IMMARSAT de navă în porturi și în limitele mărilor teritoriale, încheiat la Londra la 16.10.1985, promulgate prin D 154/ 16 iulie 1992, a se vedea D. nr. 24/18 februarie 1992 - MOF 161/14 iulie 1992.
75. X X X – Legea nr. 107/3.10.1992 privind aderarea României la Convenția internațională privind

Bibliografie

- standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare atestare și efectuare a serviciilor de card adoptate la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 1978) Promulgate prin D nr. 198/2.10.1992, a se vedea și D nr. 83/23.09.1991) MOF nr. 258/15.10.1992.
76. X X X – Ordin privind aprobarea Normelor metodologice de acordare a licențelor și a autorizațiilor privind efectuarea transporturilor navale de mărfuri și călători și de autorizare a funcționărilor agenților economici în perimetrul infrastructurilor portuare și de căi navigabile - Monitorul Oficial, partea I, nr. 229/1995.
77. X X X – H.G. 909/10.XI. 1995 - privind aprobarea concesionării activității de pilotaj a navelor maritime pe Dunărea Maritimă, de la Bara Sulina la Brăila, și în porturile situate pe Dunărea Maritimă și a caietului de sarcini al concesiunii, Monitorul Oficial nr. 279/1995.
78. X X X – European sea port policy - Directorate General for Research-transport Series, European Parliament 1993.
79. X X X – Ordinul nr. 461/24.X.1995 privind regulile de navigație pe Canalul Cunăre-Marea Neagră, Monitorul Oficial, nr. 252/1995
80. X X X – Legea nr. 91/1.XI.1995 privind aderarea României la Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli asupra sechestrului asigurător de nave maritime, semnată la Bruxelles, la 10 mai 1952 - Monitorul Oficial nr. 255/1995.
81. X X X – Legea nr. 90/1.XI.1995 privind aderarea României la Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli referitoare la competența penală în materie de abordaj și alte evenimente de navigație, semnată la Bruxelles, la 10 mai 1952 - Monitorul Oficial nr. 255/1995.
82. X X X – Legea nr. 89/1.XI.1995 privind aderarea României la Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli referitoare la competența civilă în materie de abordaj, semnate la Bruxelles, la 10

- mai 1952, Monitorul Oficial nr. 254/1995.
83. X X X - Lexicon maritim englez-român, Editura Științifică, București, 1971.
84. X X X - Étude sur les transports maritimes, Rapport du secrétariat de la CNUCED, Nations Unies, New York, 1992.
85. X X X - Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes which may Liquefy and those Possessing Chemical Hazards, London Intergovernmental Maritime Consultative Organization London, 1980.
86. X X X - Code of Safe Practice for Solid bulk Cargoes, Supplement 1985, Amendaments Adopted by the Maritime Safety Committed in November 1984, London IMO, 1985.
87. X X X - Convenția de la Bratislava între societatea de navigație dunărene.
88. X X X - Convenția despre condițiile generale de transport în trafic internațional pe Dunăre, Viena, 1994.
89. X X X - Convenția internațională cu privire la transportul mărfurilor pe calea ferată (CIM), Ministerul Transporturilor 1975.
90. X X X - Convenția internațională privind transportul bagajelor pe căile ferate (CIV) - Ministerul Transporturilor.
91. X X X - Tariful Local de Mărfuri, Oficiul de informare și documentare pentru transporturi și telecomunicații - ed. 1994.
92. X X X - Strategia restructurării și dezvoltarea transportului în România 1992-2005.
93. X X X - Ordonanța Guvernului nr. 40 din 28 august 1997, în Monitorul Oficial nr. 219/29 august 1997.
94. X X X - Legea căilor ferate nr.129/16 octombrie 1996, în Monitorul Oficial nr. 268/30.10.96.
95. X X X - Ordonanța de urgență nr. 14 din 30 aprilie 1997 privind modificarea și completarea articolului 18 din Legea nr. 129/1996 privind transportul pe căile ferate române, în Monitorul Oficial nr. 79/1997.

Bibliografie

96. X X X - Legea nr. 111 din 3 iulie 1997 privind aprobarea Ordonanței de urgență nr. 14/1997 pentru modificarea și completarea art. 16 din Legea nr. 129/1996 privind transportul pe căile ferate române, promulgată prin Decretul nr. 280/2 iulie 1997, publicat în Monitorul Oficial nr. 142/7 iulie 1997.
97. X X X - Ordonanța de urgență în 12/8 iulie 1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea societății Naționale a Căilor Ferate Române, Monitorul Oficial nr. 254/8 iulie 1998.
98. X X X - Manualul Uniunii Internaționale a Transporturilor rutieri IRU - 1991 - 1998.
99. X X X - Reglementări europene referitoare la transporturile auto de mărfuri chimice - SCIFNTCONSULT - S.R.L. 1992.
100. X X X - Buletine - Informative, colecția 1993-1998, Uniunea internațională a Transportatorilor.
101. X X X - Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR convention) ONU - 1966, 1988.
102. X X X - United Nations convention on international multimodal transport of goods 1980.
103. X X X - Instrucțiuni privind autorizarea și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarit ce depășesc prevederile legii drumurilor nr. 13/1974 - Ministerul Transporturilor - 1992.
104. X X X - Convenția referitoare la contractul de transport de mărfuri pe șosele (CMR).
105. X X X - Legea nr. 20 din 6 aprilie pentru ratificarea Acordului European instituind o asocierie între România, pe de o parte, și Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, Legislația României, vol. II, 1 aprilie - 30 iunie 1993, Regia Autonomă Monitorul Oficial, 1993.
106. X X X - Progress Report Towards Indicative Guidelines

- For the Further Development of Pan-European Transport Infrastructure, I Transport Committee of ECE, Trans/WP5/R62, 22 July 1994, Geneva.
107. X X X - Development Regarding Transport Policies, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee 26-28 septembrie 1994, Geneva.
108. X X X - Strategia aderării României la Uniunea Europeană, Ministerul Transporturilor, iunie, 1995.
109. X X X - Ordonanța privind transporturile nr. 19 din 19 august 1997, MOF nr. 200/20 august 1997.
110. X X X - Ordinul nr. 527 din 25 noiembrie 1997 privind Normele de organizare și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe, publicat în MOF nr. 50 bis din 1 februarie 1998.
111. X X X - Ordonanța privind transporturile rutiere nr. 44 din 28 august publicată în MOF nr. 222/29 august 1997.
112. X X X - Ordonanța privind regimul juridic al drumurilor nr. 43 din 28 august 1997 publicată în MOF nr. 221 din 29 august 1997.
113. X X X - Ordinul nr. 82 din 27 februarie 1995 privind eliberarea certificatelor de atestare profesională pentru șoferii care efectuează transporturi de produse clasificate periculoase în conformitate cu prevederile ADR, publicat în MOF nr. 137/1995.
114. X X X - Ordinul nr. 300 din 31 iulie 1995 privind emiterea de Ministerul Transporturilor a certificatelor de omologare internațională pentru vehicule și componentele acestora în conformitate cu Regulamentele internaționale ONU - este publicat în MOF nr. 189 din 21 august 1995.
115. X X X - Ordinul comun nr. 158/388/1994 al Ministerului Transporturilor Ministerului de Interne privind omologarea de tip a vehiculelor rutiere pentru circulația pe drumurile publice publicat în MOF nr. 166 din 1 iulie 1994.
116. X X X - Legea nr. 118 din 16 octombrie 1996 privind

Bibliografie

- constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor publice, publicată în MOF nr. 261 din 26 noiembrie 1996.
117. X X X – Norme metodologice privind constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor - Ordinul nr. TB 3321/21 iulie 1997 al Ministerului Transporturilor și Ordinul nr. 22947 din 22 iulie 1997 al Ministerului Finanțelor publicat în MOF nr. 176 din 30 iulie 1997.
118. X X X – Ordinul nr. 313 din 3 iulie 1997 al Ministerului Transporturilor privind exercitarea controlului privind constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor publice publicat în MOF nr. 162 din 18 iulie 1997.
119. X X X – Ordinul nr. 341 din 31 iulie 1997 al Ministerului Transporturilor privind delimitarea în teritoriu a lucrărilor finanțate din Fondul special al drumurilor publice publicat în MOF nr. 192 din 19 august 1997.
120. X X X – Status of Certain International Air Law Instruments, ICAO Journal, volume 50, nr. 6, July - August 1995.
121. X X X – Convenția internațională EUROCONTROL, privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene încheiată la 13.12.1960 și Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană semnat la Bruxelles la 12.02.1981, publicată în M. Of. nr. 115/05.06.1996.
122. X X X – Legea nr. 64/1994 referitoare la aderarea României la Convenția privind recunoașterea internațională a ????
123. X X X – Decretul nr. 332 din 29 februarie 1966, publicat în B.Of. nr. 22 din 14 mai 1966.
124. X X X – Decretul nr. 67 din 30 mai 1975, publicat în B.Of. nr. 58 din 10 iunie 1975.
125. X X X – Decretul nr. 353 din 5 august 1958, publicat în B.Of. nr. 33 din 21 august 1958.
126. X X X – Decretul nr. 721 din 19 noiembrie 1964, publicat în

- B.Of. nr. 21 din 22 decembrie 1964.
127. X X X - International transport Worker's Federation - Civil Aviation Section, Cabin Crew Safety Professionals, Londra, 1996.
128. X X X - Manual of Airport and Air Navigation Facility Tariffs, ICAO Journal, Montreal, 1992.
129. X X X - Rules of the Air and Air Traffic Services - ICAO Journal, Montreal, 1993.
130. X X X - Organizarea spațiului aerian - Buletin de informare nr. 4 - al Autorității Aeronautice civile Române - octombrie 1994.
131. X X X - Condiții generale privind efectuarea transporturilor aeriene interne de pasageri, bagaje și mărfuri cu aeronavele comandamentului aviației civile - Tarom - București, 1975.
132. X X X - Decretul nr. 627 din 21 noiembrie 1973, publicat în B.Of. nr. 192 din 4 decembrie 1973.
133. X X X - Decretul nr. 143 din 19 aprilie 1972, publicat în B.Of. nr. 49 din 9 mai 1972.
134. X X X - Decretul nr. 66 din 30 mai 1975, publicat în B.Of. nr. 58 din 10 iunie 1975.
135. X X X - Decretul nr. 183 din 4 iunie 1980, publicat în B.Of. nr. 47 din 16 iunie 1980.
136. X X X - Codul Aerian al Republicii Socialiste România, București, 1973.
137. X X X - The Top Fifty Airlines - Flight International, 31 July - 6 August 1996.
138. X X X - Decretul-lege nr. 1213, publicat în M.Of nr. 83 din 9 aprilie 1931.
139. X X X - Decretul -lege nr. 293 publicat, în M.Of nr. 39 din 15 februarie 1935.
140. X X X - Decretul-lege nr. 364, publicat în M.Of. nr. 45 din 22 februarie 1935.
141. X X X - Autoritatea Aeronautică Civilă, "România Liberă" nr: 1260/21.05.1994.
142. X X X - Report of the Operation of the route charges

Bibliografie

- System în 1995, Eurocontrol.
143. X X X – Reorganizarea activității aeroportuare în România, H.G. nr. 38/26.02.1997, publicată în M.Of. nr. 34/1997.
144. X X X – Standard Conditions (1992) governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING
145. X X X – Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, UNCTAD/SDD/MT/ Misc 1UNCTAD Geneva, 1995.
146. X X X – Legea nr. 31/26 mai 1993 privind ratificarea celui de-al patrulea Protocol adițional la Constituția Uniunii Poștale Universale, încheiat la Washington la 14 decembrie 1989, MOF nr. 117/1993.
147. X X X – Colecția "Universal Postal Union Review" Geneva 1995-1998.
148. X X X – Hotărârea nr. 371 din 3 iulie 1998 privind înființarea Campaniei Naționale "Poșta Română" - SA prin reorganizarea Regiei Autonome "Poșta Română" - publicat în MOF nr. 250/6 iulie 1998.
149. X X X – HG nr. 469/20. VII. 1992 privind exceptarea de taxe vamale a mărfurilor importate și comercializate în regim de "duty free", precum și prin magazinele pentru servirea în exclusivitate a reprezentanțelor diplomatice și personalului acestora.
150. X X X – Ordonanța nr. 26/28.VIII 1993 privind tariful vamal de import al României, publicată în MO nr. 213/31.VIII.1993.
151. X X X – Ordonanța nr. 12 din 3 februarie 1995 privind unele măsuri referitoare la regimul vamal al mașinilor, utilajelor și instalațiilor importate în cadrul tranzacțiilor de leasing, precum și la regimul vamal al materiilor prime, pieselor de schimb, materiilor prime, pieselor de schimb, materialelor și componentelor folosite în producție proprie a unor agenți economici, publicată în MO nr. 26/1995.
152. X X X – Ordinul Ministerului Finanțelor nr. 586/24 mai 1993 privind Normele de organizare, funcționare și

- controlul vamal a magazinelor "DUTY FREE" și a magazinelor pentru servirea în exclusivitate a reprezentanțelor diplomatice și a personalului acestora.
153. X X X - Ordinul 971/30.04.1996 al Ministerului finanțelor și Ministerului comerțului privind magazinele "duty free".
154. X X X - H.G. nr. 94/19.III.1994, cu privire la modificarea și completarea normelor privind HG nr. 233/1993 pentru aplicarea OG nr. 3/1992 privind taxa pe valoarea adăugată, modificată și completată prin Ordonanța de urgență a guvernului nr. 1/1993, publicată în M.Of. nr. 79/1994.
155. X X X - Ordinul nr. 779/18IV.1995 privind aprobarea Normelor metodologice cu privire la modul de aplicare a taxei pe valoarea adăugată, aferentă unor importuri de mașini și utilaje tehnologice destinate investițiilor productive, precum și materiilor prime și materialelor destinate producției, publicat în MO nr. 96/19.V.1995.
156. X X X - Ordonanța guvernului nr.3/1992 privind taxa pe valoare adăugată publicată în Mo nr. 288/12.XII.1995. Republicată în temeiul art. IV din Ordonanța guvernului nr. 22 din 11 august 1995, publicată în M.O., Partea I, nr. 190 din 21 august 1995, aprobată și modificată prin Legea nr. 100 din 16 noiembrie 1995, publicată în MO, Partea I, nr. 270 din 21 noiembrie 1995, cu actualizarea și numerotarea corespunzătoare a textului Ordonanței guvernului nr. 3/1992 a fost publicată în M.O., Partea I, nr. 200 din 17 august 1992, aprobată și modificată prin Legea nr. 130 din 29 decembrie 1992, publicată în MO, Partea I, nr. 338 din 30 decembrie 1992, și a mai fost modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/1993, publicată în M.O., Partea I, nr. 214 din 31 august 1993, prin Ordonanța guvernului nr. 6/1994, publicată în M.O., Partea I, nr. 19 din 25 ianuarie 1994, Ordonanța guvernului nr. 33/1994, publicată în M.O., Partea I, nr. 217 din 16 august 1994, aprobată și

Bibliografie

- modificată prin Legea nr. 123 din 9 decembrie 1994, publicată în M.O., Partea I, nr. 346 din 14 decembrie 1994, prin Ordonanța Guvernului nr. 9/1995 publicată în M.O., Partea I, nr. 20 din 31 ianuarie 1995, aprobată prin Legea nr. 46 din 30 mai 1995, publicată în M.O., Partea nr. 109, 1 iunie 1995, precum și prin Ordonanța guvernului nr. 22/1995 sus-citată, și a mai fost republicată în M.O., Partea I, nr. 5/11-I-1995..
157. X X X – Legea nr. 20/1993 pentru ratificarea Acordului European instituind o asocierie între România, pe de o parte și Comunitățile europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, publicată în M.O. nr. 73/1993.
158. X X X – Legea nr. 16/1993 pentru ratificarea Acordului interimar privind comerțul și aspectele legate de comerțul dintre România, pe de o parte și Comunitatea Economică Europeană și Comunitatea Europeană a Cărbunelui și Oțelului, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, publicată în M.O. nr. 66/1993.
159. X X X – Ghid de utilizare a Tarifului vamal de import al României, Editura Regia Autonomă "Monitorul Oficial", București, 1996.
160. X X X – Customs Cooperation Council - introducing the international convention on the Harmonized commodity description and coding system, Bruxelles, 1988.
161. X X X – Drawback - Consiliul de Cooperare Vamală, 1968.
162. X X X – Antrepozitul vamal - consiliul de cooperare, 1968.
163. X X X – Ordonanța de urgență nr. 1/25.I.1997 privind modificarea Protocolului nr. 4 referitor la definirea națiunii de produse originale și la metodele de cooperare administrativă, publicată în MOF nr. 13/1997.
164. X X X – Ordonanța de urgență nr. 31/16.06.1997 - privind investițiile străine în România, publicată în M.Of. nr. 125/1997.

165. X X X - Ordonanța Guvernului nr. 88/31.III.1997 privind modificarea Protocolului b referitor la definirea noțiunii de "produse originare" și metodele de cooperare administrativă în domeniul vamal, publicată în Mof. nr. 60/1997.
166. X X X - Anexele nr. I - IV la Protocolul nr. 4 publicat în Mof. nr. 13 bis din 1997.
167. X X X - Legea privind Codul vamal al României nr. 141/1997, publicat în M.Of. nr. 180/1.08.1997.
168. X X X - Metodologia de completare, circulație și folosire a formularelor Declarației Vamale în Detaliu în cadrul programului ASYCUDA - DGV - iulie 1997.
169. X X X - Runda Uruguay - Ghidul întreprinzătorului, - editată de Centrul de Comerț Internațional UNCTD/OMC, Centrul Român de Comerț Exterior, capitolul 3 "Evaluarea mărfurilor în vamă" pag. 113-128", București, 1997.
170. X X X - Ordonanța guvernului nr. 626/6.10.1997 privind Regulamentul vamal al României, publicat în M. Of. nr. 271 bis/9.10.1997.
171. X X X - Deciziei nr. 946-26.09/1997 pentru aprobarea Normelor tehnice de completare, utilizare și tipărire a declarației vamale în detaliu, publicat în M.Of. nr. 271 bis/1997.
172. X X X - Ordonanțe cu privire la completarea și modificarea unor reglementări referitoare la taxa pe valoare adăugată, Ordonanța nr. 2 din 16 ianuarie 1996, publicată în Monitorul Oficial nr. 19/1996.
173. X X X - Hotărârea cu privire la aprobarea Normelor pentru aplicarea Ordonanței Nr. 3/1992 privind taxa pe valoare adăugată nr. 809 din 17 octombrie 1995, publicată în MO nr. 245/1995.
174. X X X - Acord privind aplicarea articolului VII al Acordului general pentru tarife și comerț
175. X X X - HG nr. 585/10.IX.1998 privind înființarea Societății de Administrare Active Feroviare "S.A.A.F." - publicată în MOF nr. 353/15.IX.1998.

Bibliografie

176. X X X - HG nr. 584/10.IX.1998 privind înființarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători", publicată în MOF nr. 352/15.IX.1998.
177. X X X - HG nr. 583/10.IX.1998 privind înființarea Societății de Servicii de Management Feroviar "S.F.M." publicată în MOF nr. 351/15.IX.1998.
178. X X X - HG nr. 582/10.IX.1998 privind înființarea Societății de Naționale de Transport Feroviar de Marfă "CFR-Marfă", publicată în MOF nr. 350/15.IX.1998
179. XXX - HG nr. 581/10.IX.1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR-SA", publicată în MOF nr. 349/15.IX.1998.
180. XXX - Hotărârea Guvernului nr. 625/24.IX.1998 organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române - ARR, publicată în MOF nr. 373/1.X.1998.
181. XXX - Hotărârea Guvernului nr. 626/24.IX.1998 organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, publicată în MOF nr. nr. 373/1.X.1998.
182. XXX - Hotărârea Guvernului nr. 627/24.IX.1998 organizarea și funcționarea Inspectoratului Navigației Civile- INC, publicată în MOF nr. nr. 373/1.X.1998.
183. XXX - IATA - Glossary Terms and Definitions, Montreal, 1997
184. XXX - Colecția "Adevărul economic", 1993-1998.
185. XXX - Colecția ziarului "România liberă", 1993-1998.
186. XXX - Colecția ziarului "Ziua", 1996-1998.
187. XXX - Colecția ziarului "Economistul", 1993-1998.
188. XXX - Colecția săptămânalului "Capital", 1994-1998.
189. XXX - Colecția revistei "Cargo", 1996-1998.

Tiparul executat la
S.C. LUMINA TIPO s.r.l.
str. Luigi Galvani nr. 20 bis, sect. 2, București
Tel./Fax: 210.51.90