

curier economic legislativ

Brevlar alfabetic

CONTRACTE ECONOMICE ȘI COMERCIALE INTERNAȚIONALE

A

AGENT COMERCIAL (broker) — este un intermediar — persoană juridică sau persoană fizică — care desfășoară o activitate independentă, permanentă, cu caracter profesional, constând în negocierea de afaceri comerciale în numele și contul unei alte firme, de care este legată printr-un contract de mandat. Trăsăturile definitorii ale agentului comercial — care este un mandatar — rezultă din sistemele de drept ale statelor. Astfel, în Franța art. 1 din Decretul din 23 septembrie 1957 cu privire la statutul agenților comerciali, definește agentul comercial ca fiind „mandatarul care cu titlu de profesie obișnuită și independentă, fără să fie legat printr-un contract de locație de servicii acționează în numele și pe seama producătorilor, industriașilor și comercianților”. Așadar, agentul comercial se caracterizează ca un comerciant independent, respectiv nu este în raporturi de subordonare de natură celor rezultate dintr-un contract de muncă (relația angajat-patron lipsește); afacerile pe care le negociază se perfectează în numele și contul firmei reprezentate, în baza contractului de mandat încheiat; serviciile prestate sînt retribuite, de regulă, printr-un procent calculat asupra valorii tranzacției. Agentul comercial, în îndeplinirea mandatului primit, poate acționa sub două forme: ca mandatar cu reprezentare, situație în care finalizează operațiunile negociate prin încheierea raportului juridic în numele și în contul mandantului pe care îl reprezintă; ca mandatar fără împuternicire de a încheia acte juridice, situație în care se rezumă să obțină comenzi sau oferte, pe care le transmite firmei reprezentate, raportul juridic urmînd a fi încheiat de către aceasta, cu terța persoană care a lansat comanda sau oferta. O categorie aparte de agenți comerciali care acționează ca mandatar fără să reprezinte pe mandanți sînt curtierii (courtier en marchandises, makler); aceștia, în baza unui contract de curtaaj, îndeplinesc serviciile lor de intermediari, mijlocind legătura între doi parteneri potențiali de afaceri, fără participarea lor la încheierea efectivă a tranzacției. Retribuirea curtierilor se face printr-o indemnizație procentuală nu-

mită curtaaj. În dreptul anglo-american noțiunea de agent comercial îi corespunde aceea de **broker**. Ca și curtierul, brokerul lucrează în numele mandantului, fiind un mijlocitor între acesta și terța persoană interesată în încheierea unei anumite tranzacții. Cu toate că lucrează ca reprezentant al mandantului, brokerul nu apare ca parte în contractul încheiat, el neavînd în posesie și control mărfurile asupra cărora se negociază; după încheierea tranzacției, sub aspect juridic, brokerul dispăre, părți în contract fiind numai vînzătorul și cumpărătorul. Retribuirea activității depuse de broker se face sub forma unui procent numit **brokerage**, care se calculează asupra valorii afacerii negociate în numele și contul principalului. Competențele concrete ale brokerului sînt stabilite prin contractul de agency.

AMBALAREA ȘI MARCAREA COLETELOR CU MĂRFURI DESTINATE EXPORTULUI — se reglementează prin contract, cu luarea în considerare a uzanțelor și convențiilor internaționale. **Ambalarea**. Condiția de livrare FOB ca și celelalte condiții reglementate prin Incoterms 1953, la pct. 5 prevede ca obligație a vînzătorului: „să procure, pe proprie cheltuială, ambalajul obișnuit al celor mărfuri, afară de cazul în care uzanțele comerciale prevăd încărcarea acelor mărfuri fără ambalaj”. Prevederi similare conțin și celelalte condiții de livrare. Convențiile internaționale privind transportul de mărfuri impun, la rîndul lor, obligația pentru predător de a prezenta mărfurile în ambalaje corespunzătoare; acestea sînt considerate corespunzătoare dacă: feresc mărfurile de pierderi și avarii; previn cauzele care pot provoca deteriorarea mijloacelor de transport sau a altor mărfuri; previn vătămarea persoanelor care vin în contact cu ele. În cazul ambalării unei mărfi într-un ambalaj necorespunzător (defectuos sau care nu asigură transbordarea dintr-un vagon în altul) producătorul riscă să i se refuze primirea mărfii. Sub acest aspect convenția S.M.G.S. obligă calea ferată primitoare să facă examinarea exterioară a ambalajului și să refuze primirea mărfii, dacă prin examinare exterioară se poate stabili că ambalajul nu garantează securitatea transportului mărfii sau că ambalajul este defectuos. Aceleași prevederi le regăsim, în alți termeni, și în convenția C.I.M. Ceea ce este esențial de reținut la aceste convenții este faptul că ambele prevăd clauza potrivit căreia producătorul este răspunzător de toate urmările lipsei sau stării defectuoase a ambalajului, fiind obligat să repare prejudiciul pe care calea ferată l-a suferit din această cauză. Proba lipsei sau a stării defectuoase a ambalajului cade în sarcina căii ferate. Cu privire la ambalarea mărfurilor C.G.L.—C.A.E.R., prevăd următoarele: „1. Dacă contractul nu conține indicații speciale cu privire la ambalaj, vînzătorul este obligat să expedieze marfa în ambalajul util-

Supliment la

nr. 15 1983

Revista
ECONOMICĂ

zat în țara vânzătorului pentru mărfurile de export, care să asigure buna păstrare a mărfii în condiții de manipulare obișnuită și corespunzătoare a mărfii. În astfel de cazuri trebuie avute în vedere durata transportului, precum și mijloacele de transport. 2. Înainte de ambalare, mașinile și utilajele trebuie să fie unse, pentru a fi ferite de coroziuni" (§ 20). Cu privire la listele de ambalaj C.G.L.—C.A.E.R. 1968/75, prevăd „1. În fiecare colet trebuie să fie introdusă o listă de ambalaj detaliată. 2. La livrările de utilaje și mașini, în lista de ambalaj, se vor indica: denumirea mașinii și a pieselor separate, ambalate în coletul respectiv, numărul lor, indicându-se datele tehnice conform pozițiilor respective din contract, numărul de fabricație al mașinii, numărul desenului tehnic, greutatea bruto și neto și marcajul exact al coletului respectiv, în așa fel încât să fie posibilă stabilirea identității mărfii cu datele specificației tehnice menționate în contract. 3. Un exemplar al foi de ambalaj, într-un plic impermeabil, se introduce în ladă împreună cu utilajul sau mașina ori se fixează pe partea exterioară a lăzii. 4. În cazurile în care utilajul sau mașina se expediază fără ambalaj, plicul impermeabil conținând foaia de ambalaj trebuie să fie acoperit cu o foaie metalică subțire, sudată direct pe părțile metalice ale mașinii" (§ 21). Dacă nu s-a convenit altfel prin contract, vânzătorul are obligația să trimită, odată cu documentele de transport, un exemplar din specificația de greutate a fiecărui colet și documentul care atestă calitatea mărfii (§ 22). **Marcarea și etichetarea.** Convențiile internaționale privind transportul de mărfuri prevăd obligația aplicării pe coletele cu mărfuri a unor etichete în scopul unei manipulări atente. Astfel, convenția privind traficul feroviar internațional de mărfuri (S.M.G.S.) impune predătorului — în cazul mărfurilor pentru care, din cauza naturii lor, se cer măsuri speciale de precauție sau îngrijire — aplicarea pe fiecare colet a unor inscripții sau etichete pentru manipularea cu atenție a mărfurilor, ca de exemplu „Atenție“, „Sus“, „Fragil“ etc. Grija pentru o cit mai corectă etichetare a ambalajelor a determinat semnatarii convenției amintite să înscrie în Anexa nr. 8 la convenție, descrierea etichetelor care urmează să fie aplicate pe colete și pe vagoane. De asemenea, convenția internațională cu privire la transportul de mărfuri de căile ferate (C.I.M.) dă o atenție deosebită felului de marcarea a ambalajului, înscriind clauza potrivit căreia predătorul este răspunzător de toate urmările lipsei sau stării defectuoase a ambalajului, inclusiv a modului de etichetare. Marcarea se face — potrivit convenției S.M.G.S. — în limba țării vânzătorului, cu o traducere în limba rusă sau germană, cu excepția mărfurilor expediate către Republica Populară Democrată Vietnam, Republica Populară Chineză, Republica Populară Democrată Coreeană și Republica Populară Mongolă a căror marcarea se face în limba țării de predare, cu o traducere numai în limba rusă; în ceea ce privește marcarea mărfurilor expediate în condițiile convenției C.I.M., aceasta trebuie să se efectueze în limba în care se redactează partea scrisorilor de trăsură, care se completează de predător, adică în limba țării de predare cu o traducere în limba franceză, germană sau italiană. Cu privire la marcarea coletelor, C.G.L.—C.A.E.R. la § 23 stabilesc următoarele: „1. Dacă nu este convenit altfel prin contract, pe fiecare colet trebuie să se noteze, cu vopsea rezistentă, următorul marcaj: numărul contractului și/sau numărul comenzii cumpărătorului; numărul coletului; destinatarul; greutatea neto și bruto, în kg. 2. La transporturile pe calea ferată, marcajul trebuie să corespundă dispozițiilor S.M.G.S. 3. La transporturile pe apă, marcajul trebuie să cuprindă și dimensiunile lăzilor, în centimetri, iar în caz de nevoie — portul și țara de destinație a mărfii. 4. La transporturile cu alte mijloace de transport, marcajul trebuie să corespundă regulilor în vigoare pentru mijlocul de transport respectiv. 5. Dacă specificul mărfii cere un marcaj special (de prevenire), vânzătorul este obligat să aplice un

astfel de marcaj. 6. Lăzile se marchează pe două părți laterale; mărfurile neambalate — pe două părți. 7. Marcajul se notează în limba țării vânzătorului, cu traducerea textului în limbile rusă și/sau germană. 8. Pentru utilaje și mașini numărul coletului se trece sub formă de fracție în care numărătorul indică numărul de ordine al coletului, iar numitorul, numărul total al coletelor în care s-a ambalat setul complet al utilajului“. În activitatea de export neglijența problemelor privind ambalarea și marcarea poate duce la grave prejudicii. Referindu-ne numai la cele decurgând din neplata prețului, arătăm că nu este suficient ca ambalajul să fie de bună calitate, ci în primul rând, trebuie să fie conform cu condițiile prevăzute în contract și, respectiv, în creditul documentar. Cazul pe care îl expunem va fi edificator. Creditul documentar deschis în derularea unui anumit export prevedea menționarea expresă că sacii în care se ambalează marfa trebuie să fie noi, clauză înscrisă și în contract. În conosement s-a făcut mențiunea „marfa primită în saci“. La primirea setului de documente de plată, banca comercială din țara cumpărătorului a refuzat plata pe considerentul că în documentul de transport nu figurează mențiunea că sacii sînt noi.

APROVIZIONAREA CU MATERIALE SAU SUBANSAMBLE DE CĂTRE CUMPĂRĂTORUL EXTERN — constituie situație de excepție în cadrul contractului comercial de vânzare internațională, operațiune însă frecvent întâlnită în contractul comercial de lohn (vezi contractul comercial internațional de lohn). În situațiile în care părțile au convenit ca unele materii prime, materiale sau subansamble să fie furnizate de cumpărătorul extern, revine ca obligație întreprinderii comisionare să impulsioneze livrarea materialelor în cauză, la termenele și cantitățile convenite. Fabricarea mărfurilor în care urmează să fie incluse subansamble sau materiale furnizate de cumpărătorul extern fiind condiționată de primirea la timp a acestora este normal ca în cazul neprimirii lor consecințele să le suporte partea în culpă. Ca urmare, C.G.L.—C.A.E.R. 1968/75, la § 13, prevăd că „în cazul în care cumpărătorul nu-și va îndeplini, în termenele convenite, obligațiile prevăzute în acest contract privind aprovizionarea producției vânzătorului sau dacă modifică ulterior datele prezentate inițial și dacă datorită acestora vânzătorul va avea dificultăți substanțiale în legătură cu producția, vânzătorul are dreptul să modifice în mod corespunzător termenul de livrare, fără ca această decalare să poată depăși durata întârzierii produse de cumpărător în executarea obligațiilor sale sus-arătate și/sau să ceară despăgubiri pentru prejudiciile efectiv suferite de acesta“. Regulile care se desprind din textul citat sînt pe deplin aplicabile și în raporturile contractuale încheiate cu parteneri din țări membre C.A.E.R., sub condiția să poată fi înscrise în contractul comercial de vânzare internațională încheiat de aceștia.

ASIGURARE — REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE. În stadiul actual, gradul de uniformizare, de unificare internațională a reglementărilor privind asigurarea este încă relativ scăzut. Pe plan internațional, numai principiile privind avaria comună au căpătat o unificare prin Regulile York-Anvers (în care au fost codificate uzanțele internaționale). Aceste reguli, din 1950, au fost adoptate de o conferință convocată de Comitetul maritim internațional în vederea înlocuirii regulilor York-Anvers din 1924. **Regulile York-Anvers** stabilesc un ansamblu de principii cu privire la reglementarea și contribuția care incumbă diferiților interesați în caz de avarie comună. Regula A a regulilor amintite dispune următoarele: „Este avarie comună în cazul și în singurul caz, cînd un sacrificiu sau o cheltuială extraordinară este în mod intenționat făcută sau suportată pentru siguranța comună, în vederea înlăturării pericolului care amenință bunurile în cursul unei călătorii maritime“. Regula B, a aceluiași reguli, dispune că sacrificiile și cheltuielile ocazionale de o avarie comună vor fi suportate de către diferiții interesați. După

Salvarea navei, cel care a făcut cheltuielile (de obicei armatorul) sau cel care a făcut sacrificiul (de obicei încărcătorul), depune la autoritățile portuare de la prima escală o declarație de avarie comună. Apoi, părțile interesate sau tribunalul maritim numesc un specialist numit dispașor, care urmează să stabilească cuantumul cheltuielilor de avarie comună și valoarea bunurilor componente ale oricărei expediții maritime: valoarea navei, valoarea încărcăturii și navlul. Odată stabilite aceste valori, cheltuielile și sacrificiile de avarie comună se repartizează apoi proporțional între ele. Operațiunile de reglementare a avariei comune durează însă mult, din care cauză se obișnuiește ca fiecare posesor de bunuri să depună o sumă aproximativ egală cu suma cu care ar urma să contribuie la avaria comună și să semneze o declarație (Average Bond) prin care să se angajeze ca la stabilirea definitivă a obligațiilor de către dispașor, să achite cota care îi va reveni la avaria comună și să dea orice informații cerute cu privire la valoarea încărcăturii. Sumele stabilite se depun la o bancă indicată de dispașor, pe numele a doi deponitari, unul numit de armator, iar altul de proprietarul încărcăturii, formind un **depozit de avarie comună**. Ca principiu, la avaria comună, proprietarii bunurilor nu au voie nici să câștige, dar nici să păgubească de pe urma sacrificiului respectiv. Polița de asigurare ADAS prevede ca în caz de avarie comună (generală), destinatarul (asiguratul) are obligația de a semna „**average bond**”, iar asiguratorul — la cerere — să depună garanțiile de avarie comună, fie bancare, fie efective, ținându-se seama de suma asigurată și de valoarea mărfii. Uniunea Internațională de Asigurări Maritime (I.U.M.I.) — organizație înființată în 1954 și reorganizată în 1964, cu sediul la Zürich, la care a aderat ADAS în 1965 — a elaborat tabele de echivalențe ca timp la unificare, la asimilarea condițiilor de asigurare din diferite țări membre ale acestei uniuni. De asemenea, o activitate similară desfășoară Uniunea Internațională a Asiguratorilor de Aviație (J.U.A.P.), care are sediul la Londra și a fost înființată în anul 1946; ADAS este membră a acestei Uniuni din anul 1968.

ASIGURAREA INTERNAȚIONALĂ PRIN ADAS. Activitatea de asigurări în România este reglementată prin Decretul nr. 470/1971 privind organizarea și funcționarea Administrației Asiguratorilor de Stat și Decretul nr. 471/1971 cu privire la Asiguratorii de Stat. În aceste acte normative se statuează că „Administrația Asiguratorilor de Stat, denumită prescurtat ADAS, realizează, sub conducerea generală a Ministerului Finanțelor, asigurările de stat prin efectul legii și cele facultative, exercitând în Republica Socialistă România dreptul de a efectua operațiunile de asigurare, de reasigurare, precum și orice alte activități în legătură cu activitatea de asigurare”. Încheierea contractului se face la cererea întreprinderii de comerț exterior prin Navlomar, pentru mărfurile transportate în trafic maritim, și prin Romtrans, pentru mărfurile transportate pe alte căi, părți în contract fiind întreprinderea de comerț exterior în cauză — asigurat — și ADAS — asigurator. Contractul se încheie în baza avizului de asigurare tip, întocmit de întreprinderea de comerț exterior și care trebuie să conțină obligatoriu următoarele elemente: beneficiarul asigurării, denumirea mărfii și starea fizică a acesteia (granule, praf, bucăți, lichid etc.), cantitatea, greutatea bruto-neto, cubajul, felul ambalajului și marcașul, valoarea asigurată a mărfii, ruta pe care se solicită asigurarea, mijlocul de transport, data expediției mărfii care trebuie să coincidă cu data înscrisă pe documentul de transport (conosament, fraht etc.), condițiile în care se solicită asigurarea încărcăturii (acestea la export trebuie să fie identice cu cele prevăzute în contractul comercial, iar la import să nu difere de cele uzuale WPA, FPA și AR), precum și eventualele riscuri specifice mărfii. Atunci când la depunerea avizului de asigurare solicitantul nu este în posesia tuturor datelor, se poate încheia o asigurare provizorie, care se va definitiva ulterior, după furnizarea tuturor datelor și numai pentru cantitatea de marfă încercată efectiv în transport. Avizul de asigurare,

întocmit în 6 exemplare, se depune la agenții de asigurare, Navlomar sau Romtrans (după caz). Cite un exemplar al avizului, avind confirmat pe el încheierea asigurării, se trimite de aceștia atât la întreprinderea emitentă, cât și la ADAS, care va întocmi pe baza lui, la cerere, polița de asigurare. Pentru ca asigurarea să constituie o sursă de aport valutar este indicat ca la stabilirea condițiilor de livrare, în contractele de vânzare-cumpărare să se promoveze una din următoarele clauze: a) vânzarea în condiții CIF; b) cumpărarea în condiții FOB port de încărcare sau C and F; c) contractarea asigurărilor pe cât posibil la ADAS. Pot apărea situații în care din punctul de vedere al rentabilității operațiunilor de comerț exterior, nu prezintă avantaje folosirea condiției CIF la export, datorită dificultăților întâmpinate în legătură cu posibilitățile de transport sau caracterului dezavantajos al tarifelor de transport. În acest caz trebuie să fie abordată o altă posibilitate, mai puțin obișnuită, și anume calea de vânzare FOB portul de încărcare inclusiv asigurarea până la locul final de destinație, prima de asigurare adăugându-se astfel la prețul FOB.

ASIGURAREA FPA (fără avarie particulară) — este condiția de asigurare care prevede că asiguratorul își asumă obligația de a despăgubi pe asigurat pentru pagubele suferite, atât în cazurile de avarie comună cât și pentru pierdere (avarie) particulară dacă asemenea pierderi sînt datorate uneia din următoarele cauze: incendiu, trăsnet, explozie, eşuare, răsturnare, scufundare, naufragiu, împotmolire, ciocnirea sau contactul cu alte nave, cu avioane sau alte mijloace de transport, prăbușirea podurilor sau altor construcții, dispariția navei, avionului sau oricărui mijloc de transport prin care expediază încărcătura. Se mai acordă despăgubiri pentru cheltuielile și contribuțiile la avaria comună, pentru cheltuielile rezonabile făcute în scopul salvării bunurilor asigurate, pentru prevenirea unor pericole iminente sau reducerea unei pierderi sau avarii, pentru cheltuielile de constatare a pierderii sau avariei, dacă în asemenea cazuri pentru care se fac cheltuieli, paguba însăși urmează a fi despăgubită în conformitate cu condițiile de asigurare.

ASIGURARE WA SAU WPA (cu avarie particulară) — stabilește obligația asiguratorului de a despăgubi pe asigurat pentru pagubele suferite, atât în cazurile arătate în asigurarea FPA, cât și pentru avaria particulară (stricăciunea parțială), dacă aceasta este datorită altor cauze decât cele enumerate (limitativ) la grupa FPA, și anume: incendiu, trăsnet, explozie, eşuare, răsturnare, scufundare, naufragiu, împotmolirea navei, ciocnirea sau contactul cu alte nave, avioane sau alte mijloace de transport, cu obiective fixe sau plutitoare (inclusiv gheață), prăbușirea mărfurilor sau a unor construcții, avarierea mărfurilor de către apa mării, dispariția navei, camionului sau oricărui alt mijloc de transport, accidente la încărcarea, descărcarea mărfurilor sau în timpul alimentării mijlocului de transport cu combustibil; avarierea mărfurilor prin stricarea instalațiilor navei, prin contactul cu alte mărfuri (textile încărcate lângă butoaie cu ulei, din care cauză se avariiază textilele), prin ruperea ambalajului etc. Dacă asiguratul plătește o primă suplimentară, asigurarea în condiția cu avarie particulară (WPA) poate fi extinsă asupra riscurilor de furt, jaf, nelivrarea mărfurilor, oxidare, spargere, ungere, risipire, contaminare etc. Această condiție de asigurare este indicată în asigurarea mărfurilor care pe timpul transportului pot determina pagube parțiale.

ASIGURAREA ALL RISKS (toate riscurile) — stabilește obligația asiguratorului de a despăgubi pe asigurat pentru pagubele produse din orice cauze, cu excepția următoarelor excluderi exprese: operațiuni de război sau măsuri de război de orice fel, precum și consecințele acestora, avarii sau distrugerii provocate de mine, timpide, bombe și alte mijlocuri de război, piraterie, precum și capturarea, sechestrarea, rechiziționarea, reținerea sau distrugerea încărcăturii din ordinul autorităților civile sau

militare; greve, revolte, tulburări civile, lock-out, acțiuni dușmănoase; mușcăre și fermentare, în afara cazurilor când pierderea sau avaria s-ar datora unui risc asigurat; combustione spontane (autoaprindere), incendiu sau explozie provocate la mărfuri predispușe combustiei spontane, în afara cazurilor datorate unui risc asigurat; viciul propriu, viermi, rozătoare și insecte, în afara cazurilor când pierderea sau avaria s-ar datora unui risc asigurat; natura mărfurilor, de exemplu, uscarea, strângerea, pierderea naturală a greutatei, în afara cazurilor când pierderea sau avaria s-ar datora unui risc asigurat; influențe directe sau indirecte ale exploziei atomice, ale radiațiilor sau infectării radioactive ca urmare a folosirii energiei atomice sau a materialelor fisibile; intenția sau neglijența contractantului asigurării sau asiguratului sau reprezentanților acestora; încălcarea regulilor privind exportul, importul sau tranzitul prevăzut în regulamentele pentru transportul bunurilor, precum și încălcarea normelor de securitate; lipsa sau defecțiunile ambalajului necesar și urmările acestora, încălcarea și stivuirea necorespunzătoare și neglijentă, dacă contractantul asigurării este răspunzător de aceasta; scăderea prețurilor și orice alte pierderi indirecte ale asiguratului, ca de exemplu: pierderile din diferențe de curs, pierderea dobânzilor, pierderile în legătură cu perspectivele pieței, cheltuieli de carantină, chiar dacă acestea sînt datorate întârzierilor transporturilor; cheltuieli suplimentare de navlu pentru transportul pe apele interioare, provocate de pericolele navigației de iarnă și reclamate de cărășul drept contrastalii sau cheltuieli de iarnă sau alte asemenea, chiar dacă sînt repartizate în avarie comună. Excluderea din despăgubire a pagubelor cauzate de riscurile menționate mai sus sînt comune și grupelor „Fără avarie particulară” sau „Cu avarie particulară”.

B

BANCA ROMÂNĂ DE COMERȚ EXTERIOR — a fost înființată la 1 iulie 1968, avînd ca obiect al activității sale operațiuni financiar-bancare cu străinătatea, contribuind astfel la dezvoltarea schimburilor economice naționale ale României, la perfecționarea mecanismelor de realizare a acestor schimburi, în lumina unor permanente preocupări de ridicare a eficienței lor economice. Paralel cu funcția de organ central specializat al administrației de stat — menit să traducă în viață politica financiar-valutară adoptată de țara noastră, prin directivarea și controlul activității în acest domeniu —, B.R.C.E. îndeplinește și importanta funcție de bancă comercială, care activează pe plan internațional: derularea plăților comerciale internaționale, emiterea de scrisori de garanție bancară etc. Pentru îndeplinirea sarcinilor privind decontările externe, asigurarea finanțării, administrarea disponibilităților valutare și acoperirea întregii game de servicii bancare a fost necesară o continuă extindere a activității privind relațiile cu băncile și instituțiile financiare din străinătate, închinându-se în acest sens diferite forme de aranjamente inter-bancare; pe aceeași linie, rețeaua de corespondenți externi a fost lărgită, numărul total al băncilor cu care au fost stabilite asemenea relații fiind de oca. 1500. Cu privire la politica de creditare a importurilor, începînd cu anul 1978 s-a trecut de la creditele vînzător (credite comerciale), acordate de furnizorii externi întreprinderilor noastre de comerț exterior, la credite cumpărător, respectiv la credite bancare ce sînt obținute de la băncile străine de către B.R.C.E. În același timp, s-a acționat și în vederea sprijinirii — pe cale bancară — a exporturilor românești. B.R.C.E. a încheiat o serie de convenții de credit cu bănci din țări latino-americane, prevăzînd finanțarea exporturilor românești de mașini, utilaje și instalații în țările respective. Pentru realizarea sarcinilor ce îi revin, B.R.C.E. a realizat, prin acțiuni de cooperare, înființarea a patru bănci mixte: Banca franco-română, Banca anglo-română, Frankfurt-Bucarest Bank și Banca egipteano-română. De

asemenea, au fost înființate reprezentanțe ale Băncii Române de Comerț Exterior la Roma, Zürich, Frankfurt, New York.

BARIERE NETARIFARE ÎN SCHIMBURILE ECONOMICE INTERNAȚIONALE — reprezintă un complex de măsuri și reglementări, private sau publice, altele decît tarifele vamale, care împiedică sau deformează fluxul internațional de bunuri și servicii, în scopul asigurării sau majorării artificiale a competitivității industriei naționale. Printre cele mai frecvente bariere netarifare se înscriu: — **restricții cantitative**, care au o largă răspîndire și sînt practicate, de regulă, atunci cînd măsurile tarifare nu protejează în suficientă măsură diferite sectoare de activitate economică și au ca efect direct creșterea producției și a prețurilor pe piața internă; — **înstituirea licențelor de export și import**, care constituie unul din principalele instrumente de administrare și aplicare a politicii comerciale adecvate ale unei țări; — **ajustări fiscale la frontieră**, înțeluse în sensul regimurilor fiscale în vigoare în țările partenerilor comerciali, au în practica de comerț exterior o importanță comparabilă cu cea a regimului vamal; practica discriminatorie față de mărfurile de import pe calea impunerii fiscale poate lua forme variate chiar cînd nivelul taxelor este același, indiferent de sursa de proveniență a mărfurilor, prin: evaluarea diferențială a bazelor de impunere; structura impunerii; ordinea de percepere a taxelor etc.; — **taxe asupra valorii adăugate (T.V.A.)** reprezintă un impozit general de consum care se percepe la fiecare stadiu al circulației mărfurilor și al prestării unor servicii, dar nu la întreaga valoare a acestora, ci exclusiv la valoarea nou adăugată. La import T.V.A. se aplică la valoare c.i.f. a mărfii, la care se adaugă taxa vamală și alte taxe percepute anterior cu ocazia importului respectiv; — **taxe de acciză**, sînt impozite indirecte, înstitute în unele state cu scopul de a descuraja consumul unor produse — în special băuturi și tutun, produse de lux — pentru a influența repartizarea unor resurse ori pentru a obține venituri suplimentare; la import, în unele țări, această taxă este percepută atît asupra produselor din categoria sus-menționată, cît și asupra unor produse petroliere și uleiuri minerale, în aceleași condiții ca și în cazul produselor similare indigene; — **taxe anti-dumping** constituie unul din instrumentele cu ajutorul cărora statele capitaliste pot limita importurile prin mecanismul prețurilor; spre deosebire de taxele vamale, aceste taxe nu constituie obiectul tratativilor cu privire la reducerile tarifare; caracterul restrictiv al acestor grupe de taxe este mult mai evident în comparație cu alte măsuri, ele fiind folosite atît ca sancțiuni, cît și ca modalități de nivelare a diferenței dintre prețurile de import și prețurile interne; — **taxe compensatorii**, reprezintă instrumente fiscale cu caracter protecționist care sînt impuse de o țară importatoare asupra produselor care beneficiază de subvenții la export din partea țării exportatoare. În scopul contracarării unui prejudiciu efectiv sau potențial pe care îl pot înregistra una sau mai multe ramuri de producție naționale ca urmare a efectuării importurilor respective; — **suprataxe la import**, sînt taxe suplimentare percepute cu ocazia importului asupra totalității sau numai asupra unor anumite mărfuri (de obicei produse manufacturate); aplicarea suprataxelor la import — permisă de G.A.T.T. în mod excepțional, pentru perioade limitate de timp și numai în situații de deficite importante ale balanțelor de plăți curente — are drept scop limitarea sau reducerea importurilor; — **constituirea de depozite valutare prealabile pentru import**, reprezintă puternice bariere netarifare care au ca scop limitarea importurilor; o astfel de practică este folosită în special în Marea Britanie, Turcia, Grecia și Japonia.

BARTER — este o formă de compensare a valorilor privind mărfurile exportate și importate de un grup restrîns de parteneri din două țări diferite, cu scopul de a se evita plata lor în valută. Spre deosebire de clearing, care se încheie prin acorduri guvernamentale, operațiunile de

barter au la bază convenții încheiate de firmele comerciale participante. Asemenea convenții conțin condițiile în care urmează să se realizeze exporturile și importurile, lista mărfurilor sau grupele de mărfuri care pot face obiectul schimbului, băncile prin care se fac compensările.

BONITATE — într-o accepțiune largă, se înțelege capacitatea de plată a unei firme comerciale. Sub aspect tehnico-economic sînt trei noțiuni componente ale bonității comerciale — solvabilitate, lichiditate și rentabilitate — și care au un conținut bine definit: solvabilitatea unei firme comerciale dintr-un stat cu economie capitalistă înseamnă gradul în care capitalul social asigură acoperirea creditelor pe termen mediu și lung; se calculează sub forma unui raport dintre capitalul social și totalul creditelor pe termen mediu și scurt plus capitalul social; lichiditatea financiară a unei firme este indicatorul care arată capacitatea pe care o are de a acoperi prin elementele patrimoniale active — contul casa, contul titluri de credit de încasat, debitori pe termen scurt etc. —, elementele de pasiv, respectiv obligațiile de plată contractate pe termen scurt; rentabilitatea unei firme comerciale este al treilea indicator de sinteză prin care poate fi apreciată bonitatea și care arată care este rata beneficiului net a anului financiar supus analizei; acest indicator este urmărit de partenerii de afaceri pentru a se cunoaște gradul de prosperitate a firmei supuse analizei. Pentru evitarea anumitor riscuri comerciale prezintă importanță deosebită edificarea exportatorilor asupra **bonității cumpărătorilor potențiali**, importanță care se accentuează în vânzările pe credit fie chiar și pe termen scurt. Verificarea bonității unui viitor partener comercial poate fi realizată pe mai multe căi, care pot fi astfel grupate: a) surse de informare indirecte, în care includem cele obținute de la băncile comerciale din țara partenerului potențial, de la parteneri de afaceri tradiționali etc., b) surse de informare directe, axate pe analiza unor documente contabile și comerciale emenate de la firma în cauză, respectiv bilanțul și contul de profit și pierdere.

BURSA DE MĂRFURI — reprezintă o piață caracteristică economiei capitaliste unde se cumpără și se vînd mărfuri fungibile, după o procedură specială, care se desfășoară potrivit unui program prestabilit, într-o anumită sală, în prezența vînzătorilor și a cumpărătorilor sau a reprezentanților acestora. Așa cum se subliniază în literatura de specialitate, bursele constituie un veritabil seismograf care înregistrează cu o mare sensibilitate orice fenomen care ar putea să influențeze cererea și oferta. Ele sînt informate prin mii de antene despre tot ce se petrece pe glob în toate domeniile, fie că este vorba de economie sau politică, de tehnică, știință sau de apariția unor calamități naturale etc., reacționează spontan, reflectînd fenomenele respective prin urcări sau scăderi de prețuri. O secetă prelungită în Australia sau Argentina, spre exemplu, ridică prețul grîului la bursa din Londra, Winnipeg sau Chicago cu cel puțin o lună înaintea începerii înșămîntărilor de primăvară în emisfera nordică. **Organizare.** Bursele de mărfuri au o organizare asemănătoare în aproape toate țările cu economie capitalistă. Sub aspectul formei de constituire, de organizare, se disting următoarele tipuri de burse: a) **private**, înființate și organizate de particulari, de multe ori sub forma de societăți pe acțiuni, de asociații comerciale sau de camere de comerț, constituite pe baza unor statute de funcționare adoptate de către fondatori; b) **înființate și administrate de stat**, organizate pe baza legilor existente în țările respective. După criteriul admiterii participanților, se deosebesc: burse la care participarea nu este limitată și cele la care sînt admisi numai membrii bursei. Încă din secolul al XVIII-lea a început procesul de specializare a bursei în burse de mărfuri și burse de valori; în prezent, activitatea bursei, după obiectul lor este bine conturată, cunoscînd o specializare, de regulă pe următoarele activități: burse de comerț sau de mărfuri, burse de valori mobiliare, burse de devize și burse pentru operațiuni ajutate în co-

merțul internațional (burse de asigurări, ca de pildă Lloyd's din Londra, și cele de navlosiri). Bursele sînt constituite, în general, sub forma societăților pe acțiuni. Din burse fac parte ca membri, de regulă, principalele bănci și instituții financiare, marile companii comerciale și întreprinderi industriale din orașul, zona sau țara respectivă care, sub diferite forme, efectuează tranzacții sau sînt interesate în operațiuni de bursă. **Bursele specializate pe mărfuri.** În cadrul bursei de mărfuri unele se numesc burse caracteristice, datorită ponderii însemnate a tranzacțiilor de comerț internațional încheiate cu astfel de produse. Este evident că ele dau nota dominantă atît în ce privește cantitățile de mărfuri oferite cit și în stabilirea prețurilor. Astfel de burse se întîlesc, în primul rînd, în zonele producătoare de mari cantități din mărfurile respective, cum sînt: pentru cereale — Chicago și Winnipeg; pentru piei de bovine — Buenos Aires și Chicago; pentru bumbac — New Orleans; pentru cauciuc — Singapore; pentru profile metalice — Anvers; pentru cafea — Sao Paulo etc. Unele burse caracteristice sînt așezate în zonele de mare consum, avînd rolul de distribuitor al unor astfel de mărfuri. Dintre acestea menționăm, în primul rînd, Londra, ca principal redistribuitor de materii prime pentru Europa și America de Nord. **Tehnica operațiilor de bursă.** Operațiunile de bursă se încheie fie prin participarea directă a vînzătorilor și cumpărătorilor, fie prin mijlocirea unor intermediari, care, la bursele din Marea Britanie, sînt de două feluri: **brokerii și dealerii.** Brokerul de bursă este un mandatar care primește ordine de la persoane din afara bursei, de la bănci (care, în Marea Britanie n-au acces la bursă), în timp ce dealerul (**jobber**) încheie operațiuni și pe cont propriu; acesta are legături cu comitentul prin intermediul brokerului. Câștigul brokerului constă din comisionul ce-l încasează, pe cînd al dealerului, din diferența de preț (curs). Intermediarii la bursele din R.F. Germania se numesc **Borsenmakler**, iar în Franța **courtiers**. Operațiunile de bursă pot fi clasificate în două mari categorii: a) pe bani gata, la **disponibil** (situație în care atît livrarea mărfurilor, cît și plata se fac imediat după încheierea contractului) și b) **la termen**, în care livrarea mărfurilor are loc la un termen mai mult sau mai puțin îndepărtat. Ultima categorie de operațiuni se poate încheia pentru acoperirea unor nevoi reale ale cumpărătorilor, dar, de obicei, acestea au un scop speculativ. Astfel, cumpărătorul achiziționează o cantitate de marfă de care nu are nevoie, dar speră ca la termenul de livrare, prețul acesteia să fie mai urocat decît cel la care s-a încheiat operația, deci a **la hausse**. Dimpotrivă, vînzătorul, de cele mai multe ori, nici nu posedă marfa pe care o vînde, dar nutrește speranța că, la data fixată pentru livrare, va putea să-și procure marfa pe care s-a obligat s-o vîndă, la un preț mai scăzut și din diferența dintre prețul cu care a vîndut și cel cu care a cumpărat să realizeze un profit. Această speculă, la scăderea prețurilor, se numește a **la baisse**. **Cotațiile** respectiv nivelul cursurilor, se stabilesc zilnic, atît pentru operațiile la disponibil cît și pentru cele la termen care se afișează în cadrul bursei și pot fi: a) **efective** care se stabilesc pe baza tuturor tranzacțiilor încheiate într-o anumită zi, acestea fiind luate în considerare la încheierea operațiunilor de vînzare-cumpărare, și b) **nominale**, care reprezintă prețul mărfurilor care cotează curent la bursă, dar pentru care nu s-au încheiat tranzacții într-o perioadă de cîteva zile, din lipsă de oferte sau cereri.

În funcție de modalitatea de determinare a cotațiilor, acestea sînt: **medii**, care reprezintă media prețurilor unei mărfi pentru care s-au încheiat tranzacții (s-au formulat cereri și oferte) în perioada dată; **limită**, reprezentînd media prețurilor minime sau maxime în perioada luată în considerare, și **de lichidare**, stabilite de casele de lichidare (oficii de decontare) pentru finalizarea unor operațiuni de bursă la termen. Se mai disting cotații **oficiale**, care sînt anunțate după închiderea sesiunii de tranzacții din cursul dimineții și care sînt luate în considerare pentru încheierea contractelor pe termen lung, și **neoficiale**, care se re-

feră la tranzacțiile încheiate pînă la închiderea sesiunii de seară, care reprezintă numai un indiciu privind tendința prețurilor în ziua următoare. Menționăm că presa de specialitate, în unele țări, și publicațiile cotidiene publică pe lângă cotațiile arătate și tendința bursei, indicînd trei direcții, prin utilizarea următoarelor denumiri: **solidă-strong** — dacă sînt perspective de ridicare a prețurilor; **slabă (moale)-weak** — dacă se întrezărește o curbă descendentă, respectiv o scădere a prețurilor; **menținere**, dacă nu se prevede o modificare a cursului. **Încheierea tranzacțiilor.** Constituind vânzări-cumpărări de o factură specială, tranzacțiile care se încheie în cadrul burselor urmează o procedură aparte, bine stabilită prin uzanțe și reglementări proprii. Pentru facilitarea încheierii operațiunilor la bursele de mărfuri s-au introdus anumite reguli (bazate pe uzanțele în vânzarea-cumpărarea de mărfuri). Astfel, se stabilesc condiții uniforme cu privire la locul și termenul de livrare, termenul de plată, ambalaj și, în special, cu privire la calitatea mărfurilor, condiții tip care fac ca obligațiile partenerilor, exprimate concis, să fie precizate, asigurîndu-se astfel rapiditatea încheierii operațiunilor și pe cît se poate eliminarea litigiilor. De obicei, se fixează anumite calități tip care servesc ca bază de contractare dîndu-se posibilitatea vânzătorului de a livra și mărfuri de altă calitate, în care caz cumpărătorul va plăti în plus sau în minus, după cum calitatea livrată este superioară sau inferioară calității de bază.

C

CALITATEA MĂRFURILOR DE EXPORT — se stabilește de părți prin contractul de vânzare internațională. În practica comercială internațională, modalitățile de determinare a calității mărfii sînt multiple, în funcție de natura lor; în cazul mărfurilor fungibile și de masă, generale, clauza privind calitatea se exprimă prin mențiuni ca: **văzut-plăcut**, potrivit căreia marfa va fi conformă cu aceea văzută de cumpărător; **după încercare**, clauză care echivalează cu o condiție suspensivă de executare a contractelor; **tel quel** sau **tale quale**, potrivit căreia marfa va fi acceptată așa cum este; tot în cazul mărfurilor fungibile și mărfurilor generale, practica indică să fie folosite drept modalități de stabilire a calității înscrierea de clauze prin care să se indice cu precizie: tipul mărfii și normele care îl reglementează, în cazul în care este codificat la nivel național sau internațional; modelul (etalon, eșantion), cu arătarea cine îl păstrează (de regulă, cîte un exemplar la fiecare parte); în cazul mărfurilor nefungibile determinarea calității se face prin: descriere detaliată a parametrilor tehnici în contract sau în anexe; referire la caiete de sarcini elaborate de cumpărător sau vânzător; referire la normele tehnice, standarde sau modele prezentate de cumpărător sau de vânzător. Odată cu determinarea calității mărfurilor se stabilesc și condițiile de ambalare, precum și cine suportă costul ambalajului. Pe parcursul executării contractului, întreprinderile producătoare au obligația să respecte întru totul clauzele privind calitatea. Toate condițiile de livrare tratate de Incoterms 1953 încep — așa cum face și condiția FOB — prin a arăta prima obligație a vânzătorului: „să livreze mărfurile în conformitate cu contractul de vânzare, împreună cu toate dovezile prevăzute în contract”. Așadar, în raport cu cumpărătorul extern, calitatea mărfurilor este determinată de prevederile din contract care este legea părților și nu de normele interne privind calitatea produselor. C.G.L.—C.A.E.R. 1968/75, la § 15 prevede următoarele: „Dacă prin contract nu s-a stabilit că marfa trebuie să corespundă unor anumite caracteristici de calitate, condiții tehnice sau unui anumit standard (cu indicarea numărului și a datei) ori unei mostre convenite de părți, vânzătorul este obligat să livreze marfa de calitate medie obișnuită în țara vânzătorului la livrările de marfă de același gen și care corespunde destinației prevăzute în contract. Dacă destinația mărfii nu este indicată în con-

tract, se livrează marfa de calitate medie obișnuită, corespunzătoare destinației obișnuite a acestei mărfii în țara vânzătorului”. V: Controlul de calitate a mărfurilor de export; Garantarea calității mărfurilor de export.

CANTITATEA DE LIVRAT ȘI MODALITATEA DE RECEPȚIE A MĂRFURILOR PENTRU EXPORT — se stabilesc de părți prin contractul de vânzare comercială internațională, constituind elemente esențiale ale acestuia. Ca regulă generală, vânzătorul este ținut să livreze cantitatea prevăzută în contract. În cazul în care obiectul îl constituie bunuri individualizate — mașini, utilaje, mijloace de transport etc. — acestea se determină cu exactitate prin contract sau anexe la acesta. În situația în care urmează să se livreze mărfuri generale, de masă, se admit unele toleranțe în plus sau minus, înscrise în contract. Cu privire la cantitatea de livrat a unor astfel de mărfuri Regulile și uzanțele privind creditul documentar prevăd următoarele: „Dacă creditul nu stipulează că trebuie să se livreze nici mai mult nici mai puțin decît cantitatea precizată, o abatere de 3% în plus sau în minus va fi admisă, dar totdeauna cu condiția ca valoarea tragerii să nu depășească valoarea creditului”. În cazul în care prin contract se precede termenul **about, environ** sau alte expresii similare (simonime cu **circa**), iar în creditul deschis a fost reluată o asemenea clauză, Regulile și uzanțele uniforme privind creditul documentar prevăd, la art. 34, că aceasta va fi interpretată ca permițînd o livrare cu o abatere de 10% în plus sau în minus. **Stabilirea modalității de recepție cantitativă și calitativă** prezintă importanță deosebită pentru buna derulare a contractelor comerciale de vânzare internațională; redăm în continuare o clauză model: „1. **Recepția cantitativă:** Cantitativ marfa este considerată definitiv recepționată în baza mențiunilor din comosament, respectiv din scrisoarea de trăsură, dacă în contractul de vânzare-cumpărare nu s-a prevăzut altfel; 2. **Recepția calitativă** poate fi făcută de cumpărător, direct la unitatea producătoare prin reprezentantul său împuternicit sau prin intermediul Oficiului de control al mărfurilor de pe lângă Camera de comerț și industrie a R.S.R., cheltuielile de control fiind în sarcina cumpărătorului. 3. Marfa controlată potrivit pct. 1—2 nu poate constitui obiect pentru reclamații ulterioare, vânzătorul răspunzînd numai pentru viciile ascunse, descoperite în termen de... de la sosirea mărfurilor la destinație. 4. Controlul calitativ la destinație se va efectua în termen de... zile de la sosirea mărfii la destinație, potrivit mențiunilor din specificație sau din documentul de transport. Controlul calitativ se va efectua ținînd seama de parametri tehnici prevăzuți în contract, iar în lipsa acestora, conform standardului (normelor tehnice) din țara vânzătorului”. În funcție de natura mărfurilor, prezintă importanță și specificarea în contract a modalității de control privind calitatea. **Dovada cantității livrate** se face prin documentele de transport sau de preluare directă de către cumpărătorul extern. Acest aspect al derulării exporturilor este riguros reglementat prin C.G.L.—C.A.E.R. 1968/75, care la § 18 prevede: „numărul coletelor și/sau greutatea mărfii livrate se stabilesc: 1. la transporturile pe calea ferată: a) dacă nr. coletelor și/sau greutatea mărfii au fost stabilite de stația de expediție a căii ferate a țării vânzătorului, fapt care trebuie să fie certificat de agentul căii ferate la rubricile corespunzătoare ale scrisorii de trăsură — pe baza scrisorii de trăsură pentru traficul feroviar internațional de mărfuri; b) dacă numărul coletelor și/sau greutatea mărfurilor la stația de expediție pe calea ferată din țara vânzătorului au fost stabilite de expeditor fără să fie certificate de calea ferată; la transporturile fără transbordări, dacă nu se prevede altfel în contract, pe baza scrisorii de trăsură pentru traficul feroviar internațional de mărfuri sau, în cazul în care greutatea și/sau numărul coletelor au fost verificate de calea ferată pe parcurs sau la stația de destinație — cu condiția sosirii vagonului și a mărfii la locul de control, într-o stare care exclude răspunderea căilor ferate —, pe baza documentului care reflectă rezultatele acestei cântărire

și/sau a verificării numărului de colete de către calea ferată, întocmite în conformitate cu Convenția privind traficul feroviar internațional de mărfuri (S.M.G.S.); c) dacă numărul coletelor și/sau greutatea mărfii au fost stabilite la stația de expediere din țara vânzătorului de către expeditor, fără să fi fost verificate de calea ferată, la transporturile cu transbordare, numărul coletelor și/sau cantitatea livrată se stabilesc în modul prevăzut în acordul bilateral în contract. 2. La transporturile auto — pe baza documentului de transport. 3. La transporturile aeriene — pe baza scrisorii de trăsură pentru traficul aerian. 4. La expedierile poștale pe baza recipisei poștale. 5. În cazul depozitării mărfii, conform § 40 și 41 — pe baza certificatului de depozitare sau a adeverinței de păstrare“.

CHARTER PARTY — este documentul prin care se perfectează contractul de navlosire, prin care armatorul se obligă, în schimbul prețului, numit navlu, să pună nava sa la dispoziția navlositorului, total sau parțial, în scopul transportării unor mărfuri și care se încheie în formă scrisă; actual scris nu constituie numai un instrument probator, ci determină înseși raporturile contractuale stabilite între părți, în totalitatea lor. De aceea, cel interesat trebuie să înfățișeze un act scris semnat de cealaltă parte, dovădind al contractului pretins încheiat. Contractarea sub forma de charter-party se realizează în toate cazurile în care încheierea navei este tramp. În funcție de o serie de factori contractele de navlosire — charter party — pot fi de mai multe feluri: — **Voyage charter**, care se încheie pentru o anumită călătorie sau anumite călătorii succesive, contra unui navlu calculat după cantitatea încărcăturii, iar uneori contra unei sume globale (**lump freight** sau **lump sum**); proprietarul-armator își păstrează rolul de căraș. El are controlul navei, iar comandantul și echipajul rămân în serviciul și la ordinele lui; — **Time charter**, situație în care navlosirea se face pe un timp fix, iar navlul (**hire**) se calculează în rate lunare și pe tonaj (**deadweight**), care se plătește, de regulă, anticipat, pe perioade scurte (lunar sau bilunar); navlositorul suportă toate cheltuielile de exploatare a navei (combustibil, lubrifiant, apă, materiale de întreținere — punte și mașini, cheltuielile de port și de agenție) cu excepția salariilor și a hranei echipajului, care stau în sarcina armatorului; — **Demise charter** sau **charter as a demise or lease**, navlosire care presupune că proprietarii-armatori navloșesc (închiriază) nava în întregime, punând-o la dispoziția chirieșilor (navlositori-charters) în schimbul unui navlu, denumit „hire“ (chirie) care de obicei se încasează per tona „deadweight“ la linia sa de încărcare pe navă, plătită anticipat, pe luna calendaristică; toate cheltuielile ocazionale de folosirea navei astfel închiriate sînt suportate de chirieș. El trebuie să întrețină nava în bune condiții și în aceeași stare în care a primit-o de la armator. El va îngriji ca nava să fie controlată cu regularitate și va face reparațiile convenite ori de câte ori va fi nevoie. Contractele de navlosire charter-party cuprind imprimate pe formularele respective o serie de clauze, care reprezintă clauzele principale ale contractului; aceste clauze se completează însă și cu alte clauze specifice fiecărui transport de mărfuri. Dintre elementele și clauzele unui ch/p nu pot lipsi următoarele: data încheierii contractului; locul încheierii contractului; numele armatorului și adresa sa juridică (locul unde firma este înregistrată oficial și unde poate fi citată în caz de litigiu); descrierea caracteristicilor navei (numele și pavilionul, clasa navei, pescajul navei, TRB/TRN, viteza navei etc.); locul unde se află nava în momentul încheierii contractului și data probabilă a sosirii acesteia în portul de încărcare; capacitatea de încărcare a navei, precum și cantitatea minimă și maximă inclusiv caracteristicile mărfurilor pe care navlositorul se angajează să le încarce pe navă; porturile de încărcare și descărcare; clauza privind operarea navei la o dană sigură; navlul și modalitățile lui de plată; data de prezentare a navei în portul de încărcare (E.T.A.) și data rezilierii contractului; obligațiile navlositorului privind timpul maxim de încărcare și descărcare a navei

(stații); clauza privind penalizările și indemnizațiile pentru operațiunile de încărcare-descărcare (demurrage și despatch money); clauza privind agenturarea navei; clauze privind înțelegerile speciale dintre părți (modul de folosire și punere la dispoziție a instalațiilor navei pentru încărcare-descărcare, suportarea cheltuielilor privind lucrul suplimentar, modul de suportare a extraprimiei de asigurare legată de vechimea navei, răspunderea părților pentru mărfurile ce se încarcă pe punte, ruta, modul de întocmire și eliberare a conosamentului, condițiile de cîntărire/măsurare a mărfii, modul de avizare privind sosirea și plecarea navei, modul de suportare a taxelor asupra navei și/sau încărcăturii etc.); clauze privind responsabilitatea părților și exonerarea de răspundere, în funcție de riscurile navigației pe mare sau a anumitor evenimente/fenomene naturale (starea de navigabilitate a navei, deviația de la ruta convenită, avaria comună, greva, războiul, înghețul în porturile de încărcare sau descărcare, forță majoră, rezolvarea diferendelor apărute între părți, arbitrajul, gajul — respectiv condiții de sechestrare a mărfii în portul de descărcare). În practica internațională se cunosc mai multe tipuri de charter party, dintre care menționăm: pentru mărfuri generale: The Baltic and White Sea Conference Uniform General Charter, 1922 — Gencon, care are o utilizare mai răspîndită în relațiile noastre cu diverși armatori; pentru minereuri: Mediterranean Ore Charter, 1921 — Meditore; pentru cărbuni: Coasting Coal Charter, 1920 — Coastcon; East Coast Charter, 1922 — Medcon; The Baltic and International Maritime Conference, Polish Coal Charter, 1950 — Polcon; pentru lemn: Baltic Wood Charter, 1926; Baltwood Charter (France to Bristol Channel Ports), 1921; Pitwoodcon White Sea Wood Charter, 1953; pentru ciment: Cement Charter Party, 1922 — Cemenco; Cement Charter Party (Saoling Ship), 1923 — Cemencosail; pentru îngrășăminte: Chamber of Shipping Fertilizers Charter, 1942 — Ferticon. Din punctul de vedere al plăților internaționale, Contractul de navlosire — Charter party — nu este un document admis. el nefăcînd dovada încărcării mărfii. Totuși în practică se obișnuiește să fie utilizat împreună cu un conosament emis în baza lui, numit Charter Party Bill of Lading; un astfel de conosament face trimitere, în toate cazurile, la charter party și este însoțit de o copie a acestuia. Pentru ca un asemenea conosament să fie acceptat de bănci, creditul documentar trebuie să conțină o clauză expresă care are următoarea formulare: Ch/P Bill of Lading are acceptable. V: Noțiuni și termeni uzuali în transportul maritim; Contractul de navlosire; Conosament.

COMANDĂ — este documentul prin care un cumpărător sau beneficiar potențial își manifestă voința de a încheia un contract de vânzare-cumpărare (de livrare) sau de prestări servicii cu un vânzător (furnizor) sau prestator cărui i se adresează. În contractele economice este reglementată prin L. nr. 71/1969, care la art. 25 prevede că „unitatea beneficiară va emite comenzi în termen de 20 zile de la data primirii normativelor de plan, iar în cazul produselor pentru care se elaborează și balante materiale, de la data primirii repartițiilor“. Art. 24, alin. 3, din același act normativ, prevede că „comanda confirmată în scris, în termenul prevăzut de lege, sau executarea acesteia de îndată echivalează cu contract încheiat“.

Sub această formă comanda se utilizează, de regulă, pentru aprovizionări accidentale, în cursul perioadei de plan. Legea nu prevede o anumită formă tipizată a comenzii, indiferent sub ce formă s-ar concretiza ea trebuind însă să cuprindă toate elementele necesare încheierii contractului prin simpla confirmare. În contractele comerciale internaționale, comanda (e. order, f. order/commande, g. Bestellung/Auftrag) are funcții similare ca cele de mai sus, în sensul că acceptarea ei înlocuiește sau executarea imediată are valoare de contract încheiat sub formă scrisă. Pentru considerente de ordin practic co-

mercial se impune acceptarea în scris, în toate cazurile, a comenzilor primite. Comanda se utilizează, frecvent, pentru detalierea sortimentelor și termenelor și a condițiilor de livrare în cadrul contractelor cadru sau a condițiilor generale de vânzare internațională.

COMISIONAR (FACTOR) — este un intermediar ce are calitatea de comerciant, exercitând profesia în mod independent; el negociază tranzacții în nume propriu, dar în contul unei persoane numite comitent, pe care de fapt nu o reprezintă sau pe care o reprezintă indirect. Această formă de intermediere are o răspundere considerabilă în majoritatea domeniilor comerciale: vânzări-cumpărări de mărfuri, transporturi interne și internaționale, operații de bursă de valori mobiliare etc. Intermedierea prin întreprinderi specializate în operații de comision, întreprinderi cunoscute și sub denumirea de agentură și comision, prezintă certe avantaje pentru ambele părți. Comitentul pătrunde mai ușor pe piețe necunoscute lui, sporește volumul desfacerilor datorită cunoștințelor profesionale de profil local ale comisionarului; acesta din urmă, fără să investească fonduri proprii realizează beneficii apreciabile din cifra de afaceri a operațiilor intermediare, al căror volum este interesat să-l sporească, deoarece remunerația lui, sub formă procentuală (numită comision), se calculează asupra tranzacțiilor încheiate. Deosebirea dintre comisionar și agentul comercial constă în modul de reprezentare a firmei pentru care lucrează (comitent sau mandant); în prima situație, comisionarul lucrează în nume propriu dar în contul comitentului, în cea de-a doua situație, agentul comercial lucrează în numele și contul mandantului, reprezentarea fiind perfectă. De aici o particularitate a operațiilor de comision: cei doi parteneri finali ai tranzacției perfectate de comisionar pot să nu se cunoască, iar ca urmare orice acțiune a acestora se îndreaptă împotriva agentului comisionar. Așa fiind, în practica comercială comisionarul este considerat del credere, în sensul că răspunde față de comitent de buna reputație a cumpărătorului și pentru creditele acordate și nerambursate. În raporturile întreprinderilor noastre de comerț exterior cu societățile mixte de comercializare contractul de comision este folosit în mod curent, acestea îndeplinind funcția de comisionare pe piețele unde activează. Profesiunii comerciale de comisionar îi corespunde în dreptul anglo-american aceea de factor, care este un agent comercial (mercantile agent) care activează în nume propriu, dar în contul principalului, având posesiunea și controlul mărfurilor care i-au fost încredințate. Ca urmare, orice vânzare a acestor mărfuri de către mercantile agent, pe care o efectuează în cadrul profesiei sale, produce toate efectele asupra tertelor persoane cumpărătoare de bună credință, deoarece se prezumă autorizarea dată de proprietar. Așa cum am arătat, atât instituția economică a factorilor, cât și cea a brokerilor sunt reglementate printr-o singură instituție juridică, numită agency, pe care am prezentat-o mai sus.

COMPETENȚA DE A ÎNCHIEI CONTRACTE COMERCIALE INTERNAȚIONALE — ca regulă generală, aparține întreprinderilor de comerț exterior. Atât L. nr. 1/1971 cât și L. nr. 12/1980 stabilesc principiul potrivit căruia încheierea și executarea contractelor comerciale internaționale constituie principala obligație a întreprinderilor de comerț exterior. La art. 10, alin. 2, L. nr. 12/1980 prevede expres că „întreprinderile de comerț exterior răspund de contractarea și derularea la extern a întregului fond de mărfuri planificat la export”. Pentru instituirea unei metodologii unitare de încheiere și executare a contractelor comerciale internaționale și cu scopul de a se asigura o asistență juridică calificată, normele în vigoare privind obligația consiliilor oamenilor muncii din întreprinderile de comerț exterior de a stabili, în funcție de natura, complexitatea și valoarea operațiilor comerciale: persoanele din cadrul compartimentului de negocieri împuternicite să negocieze și să semneze în numele întreprinderii, în țară sau în străinătate, contracte externe; de asemenea, vor

stabili ce categorii de contracte vor trebui să fie supuse obligatoriu aprobării consiliului oamenilor muncii, biroului executiv sau, după caz, directorului, înainte ca acestea să intre în vigoare. Față de importanța pe care o prezintă unele tranzacții, reglementările în vigoare prevăd că următoarele categorii de contracte sînt supuse spre avizare M.C.E.C.E.I., înainte de intrarea lor în vigoare: a) contractele de export de instalații complexe; b) contractele pentru executarea de lucrări de construcții-montaj în străinătate, precum și contractele pentru executarea altor lucrări sau prestări de servicii în străinătate; c) contractele de export de nave și aeronave; d) contractele de export-import de orice alte mărfuri, pe relația devize libere, dacă valoarea acestora este de peste 20 mil. dolari S.U.A. sau dacă gradul de dificultate ori caracterul neuzual al unor clauze fac necesar avizul M.C.E.C.E.I.; e) contractele de import de instalații complexe, licențe și documentație tehnică, inclusiv pentru transmiterea de cunoștințe tehnice (know-how); f) contractele privind acțiuni de cooperare economică internațională pentru care este necesară, potrivit legii, aprobarea conducerii superioare de partid și de stat; g) contractele pentru constituirea de societăți mixte în țară și străinătate. În cazul în care contractele prevăzute la lit. a și b de mai sus sînt încheiate ca urmare a participării întreprinderii de comerț exterior la o licitație în străinătate, iar condițiile generale de contractare sînt prevăzute cu caracter imperativ de caietele de sarcini sau de legislația locală, impunînd acceptarea unor clauze contractuale specifice ori neuzuale (de exemplu, privind garanțiile, răspunderea, legislația aplicabilă, clauza compromisorie etc.), întreprinderile de comerț exterior vor evidenția distinct aceste clauze și incidența lor în notele de fundamentare sau, după caz, în referatele de vânzare supuse avizării și aprobării conform normelor de drept în vigoare. Clauzele în discuție și baza legală a caracterului lor imperativ vor fi prezentate într-o anexă a notei care va fi avizată de compartimentul juridic al întreprinderii. Contractele menționate la lit. a — c și e — g de mai sus, se avizează în mod obligatoriu, înaintea trimerii la M.C.E.C.E.I. de către ministerul sau organul central în subordinea căruia se află întreprinderea de comerț exterior respectivă, iar în cazul contractelor pentru export de instalații complexe și executare de lucrări de construcții-montaj în străinătate, și de unitatea economică avînd calitatea de furnizor general sau, după caz, de antreprenor general. Proiectele de contracte care au drept obiect executarea de lucrări de construcții-montaj în străinătate, precum și contractele pentru executarea altor lucrări sau prestări de servicii în străinătate, vor fi înaintate la M.C.E.C.E.I. împreună cu avizul Departamentului pentru construcții în străinătate. În nota de prezentare spre avizare a contractului extern se menționează principalele obligații și clauze convenite, precum și considerentele de ordin economic, tehnic sau juridic care au fundamentat includerea unor clauze deosebite în contractele negociate. Facem precizarea că în cazul în care contractele supuse avizării după procedura de mai sus, precum și în cazul aceluia care se aprobă de comitetul oamenilor muncii din întreprinderile de comerț exterior (printre care se număra toate cele supuse avizării), este necesar, așa cum s-a mai arătat, să se prevadă o clauză potrivit căreia acestea intră în vigoare numai după avizarea, respectiv aprobarea lor.

CONOSAMENTUL — este documentul eliberat de comandantul navei pe care se transportă mărfurile, prin care acesta recunoaște că a primit mărfuri pentru transport. El nu are o funcție paralelă cu aceea a contractului de navlosire charter-party, ci constituie dovada începutului executării acestui contract. Deoarece orice contract de navlosire charter party presupune și întocmirea conosamentului, completarea acestui document dovedește și existența contractului. În cazul în care transportul mărfurilor se desfășoară fără existența prealabilă a unui contract de navlosire — charter party — în cursele de linie cînd se predau pentru transport mărfuri cu bucata — armatorul eliberează un conosament prin care recunoaște primirea mărfurilor pentru transport; într-un asemenea caz conosamentul consti-

tuie însuși contractul de transport. **Reguli uniforme.** Pentru a se înlătura neajunsurile create de practica unor clauze mult diferite de la un conosament la altul, și în acest domeniu s-a manifestat tendința de unificare a acestora, pe plan internațional. Astfel, prin Regulile de la Haga (Hague rules) din 1921, modificate în 1924 și în 1968 la Bruxelles, s-a realizat o importantă unificare a normelor care guvernează conosamentele. Este suficient ca într-un conosament să se înscrie clauza **paramount**, pentru ca el să fie supus Regulilor de la Haga. De asemenea, în charter party se poate înscrie o clauză privind căreia conosamentul care urmează a fi eliberat va fi guvernat de Regulile de la Haga. **Clasificare.** Conosamentul are două funcții principale: — **titlu probatoriu**, făcând dovada pentru încărcător că marfa a fost încărcată pe navă, armatorul fiind obligat față de orice dobânditor de bună credință, în limitele conținutului literar al conosamentului; în funcție de cele înscrise și la locul de descărcare, încasează sumele ce se datorează pentru transport, precum și alte cheltuieli. În cazul cînd respectivul conosament este un conosament nominativ, el indică comandantului și cine este destinatarul încărcăturii; tot pe baza conosamentului, destinatarul are dreptul să reclame predarea mărfii potrivit celor înscrise în acest document; — **titlu de credit reprezentativ** în sensul că conosamentul reprezintă marfa care se transportă, fiind astfel și un instrument de credit, putînd circula prin andosare. Pentru a avea calitatea de titlu de credit, conosamentul trebuie să fie întocmit la ordin, numai astfel putînd circula prin andosare (girare). Un conosament poate fi: direct sau cu transbordare, „on board” sau „received for shipment”, iar după modul lui de întocmire — nominativ, la ordin și la purtător. Practica dovedește că dintre formele de întocmire a conosamentelor cea mai recomandată, în cazul exporturilor noastre, este emiterea lui la ordinul beneficiarului creditului documentar și apoi andosarea documentului de către acesta, la ordinul băncii care a deschis creditul sau la ordinul cumpărătorului-ordonator, în funcție de prevederile creditului. În cazul în care modalitatea de plată stabilită prin contractul comercial este incaso documentar, conosamentul va fi întocmit la ordinul exportatorului și andosat la ordinul băncii remitente sau direct la ordinul acestei bănci. **Elemente.** Oricare est forma unui conosament, pentru a fi valabil prezentat în vederea efectuării plății, în sensul să își îndeplinească funcția probatorie privind încărcarea mărfii pe navă, el trebuie să cuprindă o serie de elemente, printre care esențiale sînt următoarele: numele și adresa încărcătorului; denumirea și naționalitatea (pavilionul) navei; numele căpitanului; portul de încărcare; mențiune **on board**; portul de destinație; numele persoanei căreia îi este destinată marfa sau la ordinul căreia va fi eliberată; natura, calitatea și cantitatea mărfurilor încărcate; mențiuni cu privire la plata navlului; diverse mențiuni pe marginea conosamentului (marcajul, numerotașul lăzilor, baloturilor etc.); numărul exemplarelor în care a fost emis; data; semnătura comandantului sau a societății de navigație. Între elementele cuprinse în conosament și prevederile acreditivului trebuie să fie o perfectă concordanță, orice nepotrivire putînd da naștere la amînarea sau chiar la refuzul plății de către banca negociatoare sau banca ordonatoare, acreditivul transformîndu-se astfel într-un simplu incaso documentar; la vînzările F.O.B. respectarea portului de încărcare este absolut necesară întrucît navlul fiind plătit de cumpărător încărcarea într-un port mai îndepărtat în raport cu distanța stabilită de cumpărător va mări costul navlului și va atrage după sine o bonificație de preț sau chiar un refuz de plată. Un conosament se poate emite în mai multe exemplare negociabile (al căror număr trebuie să figureze în conosament), iar altele nenegociabile. Reamintim că pentru a se indica în condițiile acreditivului sau în corespondență numărul complet al conosamentelor emise pe tru un transport de marfă se utilizează noțiunea de **joc complet** sau **serie completă** de conosamente și se exprimă în cifre prin fracțiuni ordinare ca: 2/2; 3/3; 4/4; 5/5 etc. Ca regulă generală, se emit trei copii de conosament, exemplare care nu constituie pentru deținătorii lor titlu de proprietate, ci numai acte

pentru evidență, copii care au următoarele destinații: prima pentru căpitanul navei, destinată, împreună cu o copie a facturii, pentru evidența mărfurilor aflate la bord; o copie rămîne la agenția de vapoare; a treia copie o reține încărcătorul, respectiv vînzătorul, fiindu-i necesară pentru evidențele sale. **Clauze privind plata navlului.** Cu privire la plata navlului, cele mai frecvente mențiuni pot fi **freight payable at destination** (navlu plătit la destinație) sau **freight prepaid** ori **freight paid** (navlu plătit anticipat în portul de încărcare). Mențiunea **navlu plătit la destinație** se întrebuițează la vînzările F.O.B., unde vînzătorul nu este obligat să plătească navlul, urmînd ca acesta să fie plătit la destinație de către cumpărător. Mențiunea **freight prepaid** sau **freight paid** este folosită la transporturi privind livrări sub condiția de vînzare C&F sau C.I.F., unde vînzătorul este obligat să plătească navlul; ca dovadă că și-a îndeplinit această obligație contractuală, trebuie să existe pe conosament mențiunea **navlu plătit**. Chiar dacă creditul nu ar prevedea, în mod expres, un conosament cu mențiunea **freight prepaid**, dar prevede că vînzarea s-a efectuat în condiția C&F sau C.I.F., banca plătitore sau negociatoare cere beneficiarului-exportator prezentarea unui astfel de conosament. Potrivit Regulilor și uzanțelor uniforme privitoare la creditele documentare, art. 16, lit. b, în cazul în care conosamentele poartă mențiuni ca: **freight prepayable (fret payable d'avance)** sau **freight to be prepaid (fret a payer d'avance)** sau **freight collect** nu vor fi considerate ca fiind o dovadă a achitării navlului. Această dovadă va fi făcută numai prin mențiunea **freight prepaid** sau **freight paid (fret payé d'avance sau fret payé)**. În conosamente căpitanii vaselor fac deseori mențiuni cu privire la unele cheltuieli legate de transport. În aprecierea mențiunilor cu privire la cheltuielile de descărcare se vor avea în vedere următoarele: la o vînzare F.O.B., cheltuielile de descărcare cad întotdeauna în sarcina primitorului, astfel că, într-o asemenea situație, mențiunea **discharging expenses for receiver's** (cheltuieli de descărcare în sarcina primitorului) sau o altă mențiune echivalentă nu poate fi considerată ca o clauză restrictivă; la vînzările C&F sau C.I.F., mențiunea în conosament privind suportarea de către primitor a cheltuielilor de descărcare nu trebuie considerată ca fiind restrictivă, decît în cazul în care creditul documentar interzice în mod expres o asemenea mențiune. **Clauze care nu afectează conosamentul ca document de plată.** Ca regulă generală, creditele documentare prevăd conosamente **clean (Clean B/L; Connaissement net)**, respectiv conosamente care nu conțin nici o mențiune prin care comandantul și-ar face rezerve în ceea ce privește bunăstarea aparentă a mărfii sau a ambalajului, sau din care ar reieși că destinatarul ar avea de plătit vreo sumă de bani în afară de navlu (la livrări F.O.B.). Constatarea că un conosament este „curat” (clean) se face pe baza cercetării tuturor clauzelor înscrise în acesta (la mașina de scris sau prin aplicarea de stampilă) și nu numai prin prezența cuvîntului **clean** în corpul conosamentului. Este de menționat că descrierea mărfii, marcajul, destinația, navlul și celelalte elemente obișnuite nu se consideră ca fiind restrictive. Este o practică curentă ca din motive de prudență căpitanul navei să înscrie în conosament tot ce i se declară de către încărcător, iar pentru a-și declina răspunderea asupra conținutului real al ambalajului, acesta precede de regulă semnătura sa cu mențiunea **contents, quantity, quality, measurements, unknown** (conținutul, cantitatea, dimensiunile, necunoscuta mie), în special în cazul cînd marfa este ambalată în lăzi, saci, baloturi etc.; asemenea mențiuni nu atribuie conosamentului respectiv atributul de **fonl**, el urmînd să fie tratat tot ca un **Clean B/L**. Regulile și uzanțele uniforme privitoare la creditele documentare prevăd, la art. 17, că „documentele de expediție care poartă o clauză pe fața acestora cum ar fi «conținutul declarat pe spusele expeditorului» (**shipper's load and count, said by shipper to contain**); **déclaré contenu au dire du chargeur**) sau cuvinte cu efect similar, vor fi acceptate dacă nu se specifică altfel în credit”. Menționăm că potrivit Publicației 290, de regulă, băncile pretind în cadrul creditelor documentare pe care le deschid, le plătesc sau le negociază conosamente **clean**, chiar

dacă creditul respectiv nu prevede în mod expres o asemenea clauză. Clauze care afectează conosamentul ca document de plată, numite și clauze restrictive, sînt acelea care îi înlătură caracterul de clean transformîndu-l în conosament foul (Foul B/L; *Connaissement entaché de clauses restrictives*); cu alte cuvinte un conosament este foul dacă conține diferite mențiuni restrictive, în ceea ce privește buna stare aparentă a mărfii sau a ambalajului, sau din care rezultă că primitorul mărfurilor are de suportat anumite cheltuieli (exceptîndu-se navlul, la vînzările F.O.B.), cum ar fi contrastaliile. Astfel, de exemplu, ne aflăm în fîta unui Foul B/L în cazul unei mărfi încărcate în saci, dacă căpitanul menționează în conosament că sacii sînt rupți și marfa (cafea, orez, zahăr etc.) se scurge, sau în cazul unei încărcături în vrac (porumb, griu, șroturi etc.) dacă face mențiunea că marfa s-a încărcat încinsă sau udă. În asemenea cazuri băncile au obligația să refuze primirea unui astfel de conosament și să ceară instrucțiuni ordonatorului creditului documentar. Evident, în aprecierea caracterului restrictiv al mențiunilor făcute pe conosament trebuie să se aibă în vedere dacă o clauză sau alta lezează sau nu interesele cumpărătorului. Dacă aceste interese sînt lezate, conosamentul nu poate fi considerat clean și se respinge, deoarece banca ordonatoare va refuza să recunoască plata efectuată, sau va refuza plata contra unui astfel de conosament. Pentru a se înlătura efectele negative ale exceselor de prudență manifestate de căpitanii de nave și de armatori, în cadrul unei Conferințe ținute la Paris, în 1950, s-a stabilit că un conosament va fi primit drept clean, respectiv nu vor fi considerate clauze restrictive acelea prin care comandantul atrage atenția și ambalajul nu este nou (dacă acreditivul nu prevede în mod expres ambalaj nou). La saci și în special la cei de vîrtie, o asemenea mențiune poate constitui o clauză restrictivă, deoarece se are în vedere că asemenea saci ar putea da naștere la scurgeri în timpul transportului sau în timpul descărcării. De asemenea, nu se consideră restrictive clauzele prin care comandantul vasului își declină răspunderea în ceea ce privește eventualele stricăciuni ce ar putea surveni în timpul transportului prin însăși natura mărfii sau felul ambalajului. Asemenea mențiuni pot fi formulate astfel: „vasul nu este răspunzător pentru scindurile sparte sau crăpate”, sau „vasul nu răspunde pentru baloanele (damigenele) sparte”. O altă clauză restrictivă o constituie aceea referitoare la încărcarea mărfii pe punte. Practica (uzanțele) arată că un conosament în care se menționează că marfa a fost încărcată pe punte parțial sau total (shipped on deck; charge sur le pont sau en pontee) nu se acceptă de către banca însărcinată cu executarea creditului documentar decît în măsura în care acesta prevede posibilitatea unor astfel de încărcări. Această interdicție este prevăzută de art. 22 din Regulile și uzanțele uniforme privitoare la creditele documentare: „Băncile vor refuza conosamentele indicînd că marfa este încărcată pe puntea vasului, în afară de cazul în care creditul autorizează expres aceasta”. Tipuri de conosamente utilizate de Navrom: conosamente pentru mărfurile încărcate pe nave cu regim de linie și nave de linie NAVROM (*Linear Bill of Lading*); conosamente pentru mărfurile încărcate pe nave tramp și nave tramp NAVROM; conosamente însoțite de Charter party (*Uniform Bill of Lading*, 1964); conosamente pentru mărfurile lichide în vrac (*Standard tanker Bill of Lading — for bulk oil cargoes*). V: Contractul de navlosire; Charter party; Conosamentul „without transshipment — conosament” „with transshipment”; Conosament „on board” — conosament „received or shipment”; Conosament îmbătrînit.

CONOSAMENT „SHIPPED ON BOARD” — CONOSAMENT „RECEIVED FOR SHIPMENT” — reprezintă două categorii distincte de conosamente prin aceea că ele indică faptul important al încărcării sau nu a mărfii pe navă. Așa fiind, mențiunea referitoare la încărcarea efectivă a mărfii pe bordul vasului (*on board B/L* sau *Shipped B/L*; *Connaissement a bord*) constituie unul din elementele cele mai importante ale conosamentului, a cărei nerespectare duce în cele mai multe cazuri, la neacceptarea sau la refuzul plății de către banca ordonatoare sau cum-

părătorul străin. În practică se ivesc situații, destul de frecvente, în care din diferite motive încărcarea efectivă pe vas a mărfurilor nu este posibilă. În asemenea situații se întocmește un conosament primit pentru imbarcare (*Received for shipment B/L*, sau *Reçu pour embarquement*). Asemenea conosamente se emit atunci cînd în unele porturi aglomerate mărfurile nu pot fi imediat imbarcate din cauza lipsei de vase disponibile, iar societățile de navigație primesc marfa în antrepozitele lor în vederea încărcării pe prima navă disponibilă (*first available ship*), emitînd un conosament primit pentru imbarcare. Ultima categorie de conosamente este admisă în practica bancară internațională în măsura în care creditele documentare prevăd în mod expres acest lucru, deoarece pot surveni întîzieri în expedierea efectivă a unor mărfuri acoperite de astfel de conosamente sau riscurile la care sînt expuse, în cazul mărfurilor depuse pe chei, dacă sînt asigurate. Pentru ca asemenea conosamente să poată fi aplicate la creditul documentar, ele trebuie să fie prevăzute cu mențiunea expresă *goods shipped on board* sau *shipped on board* sau numai *on board*, urmată de semnătura comandantului vasului sau de semnătura și ștampila societății de navigație sau a agenției de vapoare, neapărat datată. Această mențiune trebuie înscrisă în corpul conosamentului, pe fața lui și va face proba că marfa a fost efectiv încărcată pe vas. V: Conosament.

CONOSAMENT „THROUGH BILL OF LADING”. În practica comercială, în unele situații, mărfurile se transportă de la vînzător la cumpărător prin mai multe mijloace de tranzit — de regulă, terestru și maritim — modalitate cunoscută sub denumirea de transport combinat. În cazul în care modalitatea de plată prevăzută în contractul comercial internațional este creditul documentar, tratarea documentelor de transport combinat de către bănci este diferită, în funcție de prevederile instrucțiunilor de emisie (deschidere) a creditului. În situația în care creditul documentar menționează felul documentului care trebuie prezentat, respectiv forma sau emitentul lui, clauza respectivă trebuie strict respectată. În cazul în care asemenea prevederi lipsesc, orice document prezentat acoperind transportul integral de la locul de încărcare pînă la destinație va fi considerat ca fiind în regulă față de condițiile acreditivului. Această practică are ca suport prevederile art. 19, lit. b, din Regulile și uzanțele uniforme privitoare la creditul documentar, potrivit cărora „dacă nu se specifică altfel în credit” vor fi acceptate la plată „conosamentele directe (*Through Bill of Lading*), emise de companii de navigație sau de agenții acestora, chiar dacă acestea acoperă mai multe moduri de transport”.

În practica transporturilor internaționale de mărfuri se utilizează mai frecvent următoarele forme uzuale de documente de transport combinat:

— conosamentul direct — *through Bill of Lading* — pentru transport maritim și terestru sau aerian, emis de o societate de navigație și menționînd în textul său cele două moduri de transport;

— conosamentul *received for shipment*, emis de o societate de navigație sau casă de expediție, din titlul sau textul căruia rezultă un transport combinat, prin cel puțin două moduri diferite de transport;

— adevărîta de expediție (*Forwarding Agent's Receipt*) emisă de o casă sau agent de expediție, din care, de asemenea, rezultă un transport combinat.

În cazul transporturilor combinate incluzînd transportul maritim, mențiunea pe document *received for shipment* poate înlocui mențiunea *loaded on board*, oricare dintre acestea dovedind preluarea mărfii de către cărauș; în consecință, nu este necesară indicarea expresă a numelui vasului de transport. Răspunderea emitentului unui astfel de document se întinde pe întreaga durată a transportului și din acest motiv nu se mai iau în considerare mențiunile privind transbordarea, care se face pe riscul căraușului, și nici permisiunea luată de acesta din urmă de a încărca marfa pe punte atunci cînd transportul este containerizat. V: Conosament.

CONOSAMENT „WITHOUT TRANSSHIPMENT” — CONOSAMENT „WITH TRANSSHIPMENT” — indică modul de efectuare a transportului: primul nu permite transbordarea, transportul urmînd să se facă direct cu aceeași navă; cel de-al doilea, arată că mărfurile vor fi transportate prin transbordarea pe mai multe nave, pînă la destinație. Evident, cumpărătorii externi preferă transportul fără transbordare, adică cu un vas direct de la portul de încărcare la portul de destinație; un asemenea transport este mai rapid și exclude diverse riscuri inerente unei transbordări (spargere, deteriorare, furt, incendiu, lipsă de vas disponibil în care timp prețul mărfii poate să scadă, blocare etc.). Deși toate aceste riscuri se pot asigura, pe cumpărător îl interesează totuși marfa și nu despăgubirea societății de asigurare. Așa fiind, atunci cînd creditul documentar prevede transportul pe vas, direct, întrebînd pentru aceasta expresia **Without transshipment** (fără transbordare) sau **direct shipment** (transport direct), sau **transshipment not permitted** (transbordarea nu este permisă), sau alte expresii similare, exportatorul se va îngriji să obțină un astfel de conosament. Determinat de faptul că între portul de încărcare și cel de destinație este o distanță foarte mare sau cînd acele porturi nu sînt deservite de linii regulate de navigație, cumpărătorul este nevoit să accepte prin acreditiv un conosament prevăzînd transbordare în anumite porturi. Porturile de transbordare trebuie neapărat menționate nominal în conosament. Aceste conosamente se numesc cu transbordare (**With transshipment** sau **transshipment permitted**; avec transbordement). Cunoașterea porturilor de transbordare este absolut necesară pentru contractarea asigurării de către cumpărător (la vânzările F.O.B. sau C&F.) sau de către vânzător (la vânzările C.I.F.) întrucît prima de asigurare diferă de la un port la altul și în funcție de numărul transbordărilor. Legat de mențiunile pe care le-am prezentat — cu transbordare și fără transbordare — se pune problema admiterii sau neadmiterii de către bănci a unor conosamente care nu conțin nici o referire cu privire la acest aspect al transportului. Răspunsul îl găsim în Regulile și uzanțele uniforme care consideră că transportul direct, pe aceeași navă este regula, iar ca urmare nu se cere ca conosamentul să facă o mențiune în acest sens. Cu toate acestea, pentru evitarea oricăror dubii este indicat ca în cazul exporturilor noastre întreprinderile de comerț exterior să solicite înscrierea în conosament a mențiunii **without transshipment**, sau a uneia similare. V: Conosament.

CONTROLUL DE CALITATE A MĂRFURILOR DE EXPORT se efectuează de către: întreprinderile care potrivit prevederilor L. nr. 7/1977 privind calitatea produselor, a L. nr. 71/1969 și a L. nr. 12/1980 (art. 25), au obligația să asigure calitatea mărfurilor pe tot parcursul fabricației și să participe la recepția finală, înainte de livrare; întreprinderile de comerț exterior, potrivit L. nr. 12/1980 au obligația să „exerce controlul permanent în unitățile producătoare asupra punerii în producție, executării în termen și de bună calitate a mărfurilor de export” (art. 24) și să asigure recepția lor finală „prin reprezentanții proprii sau, pe bază contractuală, prin unități specializate” (art. 28), de regulă Oficiul de Control al Mărfurilor; Inspectoratul General de Stat pentru Controlul Calității Produselor efectuează controlul calității mărfurilor destinate exportului, prin organele sale teritoriale, în virtutea atribuțiilor sale ca organ specializat al administrației de stat; art. 53, alin 1, din L. nr. 7/1977 prevede că acest organ de stat înfăptuiește „împreună cu ministerele, celelalte organe centrale și locale, politica partidului și statului în domeniul calității și al controlului tehnic al calității produselor...”; O.C.M. efectuează controlul de calitate într-o dublă ipostază: în calitate de mîndatar al întreprinderilor de comerț exterior, pe baza contractelor încheiate cu acestea (art. 28 din L. nr. 12/1980); în cazurile în care cumpărătorii externi solicită serviciile specializate ale acestei organizații economice, O.C.M. efectuează controlul calității mărfurilor în numele partenerului străin pe bază contractuală; cumpărătorul extern, în baza prevederilor din contractul comercial de vânzare internațională, are dreptul să controleze

calitatea mărfurilor, atît în faza de fabricație, cît în faza finală de livrare sau de punere în funcțiune, după caz, conform prevederilor contractuale. Modalitatea de efectuare a controlului de calitate se stabilește prin contract și astfel devine obligatorie pentru părți. Într-un contract s-a prevăzut ca marfa să corespundă calitativ fișei tehnice anexate, iar controlul calității să se efectueze potrivit standardului românesc. Or, din certificatele de control depuse de întreprinderea reclamantă s-a constatat că la baza controlului pe care l-a efectuat n-a stat această fișă tehnică asupra căreia părțile au convenit, certificatele referindu-se expres la o normă străină ori la grupări dintr-un standard străin, diferite de acelea din standardul românesc. Toate acestea constituind încălcări ale clauzei contractuale referitoare la determinarea calității obiectului contractului, cererea de penalități a cumpărătoarei pentru livrări calitativ necorespunzătoare a fost respinsă de către C.A.B. În cazul în care contractul este încheiat între parteneri din țări membre ale C.A.E.R., la efectuarea controlului calității mărfurilor se ține seama de prevederile § 26 din C.G.L.-C.A.E.R. 1968/75: „1. Înainte de expedierea mărfii, vânzătorul este obligat ca pe cheltulala sa să supună controlului (încercare, analiză, verificare etc. în funcție de felul mărfii) calitatea mărfii conform condițiilor convenite cu cumpărătorul; în lipsa unor condiții convenite, controlul se va face conform condițiilor obișnuite de control existente în țara vânzătorului pentru marfa respectivă. 2. La livrarea mărfurilor de masă industriale și agricole, inclusiv a mărfurilor de larg consum și a produselor alimentare, în lipsa altor prevederi în contract, verificarea calității se face numai prin sondaj, conform regulilor obișnuite în țara vânzătorului. 3. Înainte de expedierea mărfii trebuie să se întocmească, din dispoziția și pe contul vânzătorului, un protocol de încercare pentru mașinile și utilajele supuse încercării, indicîndu-se datele esențiale și rezultatele încercărilor, iar pentru celelalte mărfuri, un certificat de calitate sau un document care să confirme că din punct de vedere calitativ marfa corespunde clauzelor contractului. 4. În cazul în care contractul nu prevede altfel, vânzătorul este obligat să prezinte cumpărătorului documentul corespunzător care confirmă calitatea mărfii. Protocolul de încercare se prezintă cumpărătorului de către vânzător, la cererea acestuia. 5. Dacă, din cauza specificului mașinilor sau al utilajelor ori a altor considerente, controlul productivității convenite prin contract trebuie să fie efectuat la locul instalării utilajelor, acest control se va face integral sau parțial la locul instalării mașinilor sau utilajelor în țara cumpărătorului, în modul și la termenele stabilite prin contract. 6. În cazul livrărilor de utilaje complexe mari, reprezentantul vânzătorului va participa — la cererea cumpărătorului și în condițiile convenite de părți —, la controlul calității, prevăzute în contract, a acestor utilaje. Rezultatele controlului se menționează în protocolul care se semnează de ambele părți”. În cazul unor vânzări de mărfuri cu un grad ridicat de tehnicitate și complexitate, în contractele externe se prevede dreptul cumpărătorului de a efectua controlul calității acestora la producător pe parcursul fabricației și în faza finală. Obligațiile întreprinderilor de comerț exterior și a celor producătoare sînt stabilite prin contractul extern și ele se referă, de regulă, la modul de organizare și de efectuare a controlului. Iată cum sînt formulate aceste obligații și consecințele lor, prin C.G.L./C.A.E.R. 1968/75, § 27: „1. În cazul în care contractul prevede dreptul de participare a reprezentantului cumpărătorului la controlul calității mărfii în țara vânzătorului, acesta este obligat să comunice cumpărătorului că marfa este gata pentru control, într-un termen care să-i dea posibilitatea cumpărătorului să participe la efectuarea controlului. 2. Vânzătorul este obligat să asigure cumpărătorului posibilitatea participării la control, conform clauzelor contractului și procedurii folosite în ramura industrială respectivă. Vânzătorul suportă toate cheltuielile legate de efectuarea controlului (cheltuielile pentru personal, pentru folosirea utilajelor tehnice, a energiei, a materialelor auxiliare etc.), cu excepția cheltuielilor pentru reprezentantul cumpărătorului. 3. Absența reprezentantului

cumpărătorului la efectuarea controlului calității mărfii nu împiedică expedierea mărfii, dacă există un document care confirmă că marfa corespunde clauzelor contractuale. 4. Participarea reprezentantului cumpărătorului la controlul calității mărfii care se efectuează de vânzător nu-l exonerează pe acesta de răspundere pentru calitatea mărfii". Subliniem că toate condițiile de livrare Incoterms 1953 conțin o clauză potrivit căreia cheltuielile privind controlul calității mărfurilor se suportă de către vânzător. Ca regulă generală, întreprinderile producătoare, în funcție de natura mărfurilor exportate, după efectuarea controlului, emit documente de atestare și garantare a calității: certificate de calitate, certificate de analiză, certificate fitosanitare, certificate de garanție ș.a. Importanța întocmirii la timp a acestor documente, conforme cu marfa expedită, rezidă în faptul că ele constituie documente fără de care, în unele situații, nu se poate încasa valoarea în valută a exporturilor. V.: Prelucrarea mărfurilor de către cumpărătorul extern.

CONTROLUL — RECEPȚIA MĂRFURILOR IMPORTATE — este reglementată de D. nr. 686/1973 care se completează cu prevederile L. nr. 12/1980 art. 28. Decretul menționat prevede la art. 4 că „unitățile beneficiare ale importurilor, precum și după caz, unitățile cu activitate de comerț exterior au obligația de a efectua recepția calitativă și cantitativă a produselor importate, în termenele și în condițiile convenite cu partenerul extern prin contract, astfel ca eventualele reclamații cu privire la calitate sau cantitate să poată fi făcute în termen de către unitățile cu activitate de comerț exterior...". În acest scop, art. 13 prevede că unitățile beneficiare de importuri sînt obligate să organizeze controlul și recepția produselor importate, potrivit reglementărilor legale în vigoare și prevederilor din contractele externe. În continuare, prin același articol se stabilește că beneficiarilor de importuri le revine obligația de descărcare, manipulare transport și depozitare, în vederea efectuării probelor de calitate, cu respectarea termenelor înscrise în contractul comercial extern de import. O importanță deosebită se acordă comisiilor de recepție; astfel, art. 14 prevede că „recepția produselor importate se efectuează prin comisiile de recepție a căror competență și componență se vor stabili după natura nomenclatoarelor de produse din import, prin hotărîri ale Consiliului de Miniștri, ale conducerii ministerelor și celorlalte organe centrale, decizii ale conducerilor centralelor industriale și unităților cu activitate de comerț exterior". Dată fiind importanța și complexitatea utilajelor tehnologice, a instalațiilor și a mașinilor-unelte, Decretul stabilește (art. 15) că în contracte se va putea prevedea și posibilitatea de a se realiza controlul pe principalele faze de fabricație în uzinele producătoare, prin delegații ai părții române semnatare a contractului, sau prin organizații străine de control de specialitate împuternicite de cumpărător. Cu privire la locul efectuării controlului, art. 18 din decret prevede următoarele: controlul calității produselor din import se va executa la destinație în port sau stații de frontieră numai la acele produse la care prin contractele cu partenerii externi se prevede expres acest control; controlul se poate efectua direct de către unitățile beneficiare ale importurilor sau prin mandatarii acestora; la celelalte produse la care nu există astfel de obligații contractuale, controlul calității se efectuează la unitățile beneficiare interne ale importurilor; controlul efectuat la destinație în porturi sau puncte de frontieră nu exclude controlul la furnizorii externi și la beneficiarii interni în vederea depistării eventualelor vicii ascunse; în cazul cînd în contractele externe se prevăd controlul și recepția cantitativă și calitativă numai la încărcare, unitățile beneficiare de importuri nu sînt exonerate de obligația de a efectua controlul și recepția finală la destinație; controlul și recepția produselor din import la încărcare se vor putea accepta la contractele externe numai pe baza acordului scris intervenit între conducerea unității cu activitate de comerț exterior și cea a unității beneficiare de importuri. Potrivit articolului 28 din L. nr. 12/1980, recepția finală se

efectuează cu participarea întreprinderilor de comerț exterior „prin reprezentanții proprii sau, pe bază contractuală, prin unități specializate". Evident, modul concret de participare, în funcție de natura mărfurilor, se impune a fi prevăzut în contractul economic de comision. În continuare, alin. 2 al textului citat referindu-se la recepția făcută de întreprinderile de comerț exterior prevede că „controlul calității mărfurilor la recepția finală se efectuează împreună cu organele de control ale Inspectoratului general de stat pentru controlul calității produselor, iar pentru anumite produse, în special mașini și utilaje cu un grad ridicat de complexitate cu participarea și a instituțiilor sau unităților specializate în control, respectiv în exploatarea acestora". Cu privire la lipsurile cantitative, întreprinderea de comerț exterior importatoare procedează potrivit prevederilor din contractul comercial de import, iar în cazul în care vânzătorul extern este dintr-o țară membră a C.A.E.R. se aplică prevederile din C.G.L.-C.A.E.R. 1968/75. În ce privește constatarea calității mărfurilor reamintim că este obligator să se respecte tehnologia (metodele) de control stabilite prin contractul comercial de import; încălcarea acestui principiu face ca actul de control să nu fie opozabil vânzătorului extern. Referindu-ne la constatarea lipsurilor cantitative și calitative privind mărfurile primite din import, D. nr. 686/1973 prevede obligația întreprinderilor beneficiare de importuri să remită întreprinderilor de comerț exterior comisionare reclamații, la care să anexeze documentele probatorii prevăzute în contractul extern. Actul normativ menționat prevede că remiterea reclamațiilor trebuie făcută în termen de 15 zile înainte de expirarea termenului stabilit de părți prin contractul comercial de import (art. 15). La rîndul ei, întreprinderea de comerț exterior, primind reclamația de la beneficiarul importului potrivit art. 20 din decret, este obligat să acționeze în conformitate cu clauzele contractuale, în vederea obținerii de bonificații, recuperării daunelor determinate de calitatea necorespunzătoare a produselor importate sau, după caz, pentru înlocuirea acestora.

CREDITE BANCARE INTERNE PENTRU PRODUCȚIA ȘI COMERCIALIZAREA MĂRFURILOR — sînt pe termen scurt și se acordă prin încheierea de contracte cu banca în baza planului de credite (art. 62, L. nr. 9/1972, pentru): efectuarea aprovizionării destinate producției contractate pentru intern și export și pentru acoperirea cheltuielilor aferente; finanțarea stocurilor și a cheltuielilor sezoniere formate ca urmare a achiziționării, contractării și prelucrării materiilor prime agricole ș.a.; reintregirea fondurilor încorporate în produse livrate, lucrările executate și serviciile prestate, aflate în curs de încasare; acoperirea cheltuielilor planificate care depășesc în unele trimestre veniturile, inclusiv pentru introducerea tehnicii noi; finanțarea stocurilor de produse, mărfuri, ambalaje și alte active; efectuarea de vânzări de mărfuri, executări de lucrări și prestări de servicii cu plata în rate, pe termenele prevăzute de lege; finanțarea activității de service, a mărfurilor trimise la probe, încercări, depozite sau consignație în străinătate și a exponatelor la târgurile sau expozițiile internaționale. Alături de categoriile de credite de mai sus, care se acordă în baza unei riguroase planificări, în anumite situații întreprinderile mai pot beneficia și de credite neplanificate, menite să soluționeze unele nevoi temporare ale întreprinderilor. Potrivit art. 65 (1) din L. nr. 9/1972, băncile pot acorda întreprinderilor care au greutatea financiară temporară din cauze obiective, credite pentru nevoi temporare, cu dobîndă curentă, fără a se depăși 90 de zile pentru rambursare. De regulă, asemenea credite se folosesc pentru aprovizionare în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate prin contracte economice și se acordă prin contul curent. Din rațiuni de ordin informațional și pentru o mai riguroasă evidență și control, unele categorii de credite se acordă prin conturi simple de împrumut. În funcție de specificul activității — prevede pct. 38, din N.m. nr. 1/1980 — întreprinderilor li se pot deschide, după caz, următoarele conturi de împrumut: cont de împrumut pentru stocuri constituite rezervă de plan; conturi de im-

prumut pentru stocuri și cheltuieli ce se creditează în baza unor aprobări speciale, precum și pentru mărfurile fabricate pentru export în baza contractelor de comision și cele destinate a fi prezentate la expoziții și târguri internaționale sau trimise în străinătate la probe, încercări, în depozite sau în consignatie; de asemenea, pe această cale se creditează și activitatea de service; cont de împrumut pentru stocuri de materiale disponibile preluate de bazele de aprovizionare; cont de împrumut pentru stocurile de intervenție, la bazele județene de aprovizionare tehnico-materială; cont de împrumut pentru materii prime agricole; cont de împrumut pentru cheltuieli de reparații capitale; cont de împrumut pentru vânzări de mărfuri, executări de lucrări și prestări de servicii cu plata în rate; cont de împrumut pentru acoperirea cheltuielilor planificate care depășesc în unele trimestre veniturile. Tot prin conturi simple de împrumut se creditează întreprinderile care sînt în imposibilitate de plată; potrivit pct. 80 din N.m. nr. 1/1980, asemenea credite aprobate se creditează prin „contul de împrumut pentru refacerea capacității de plată”. Rambursarea este reglementată de art. 64, din L. nr. 9/1972, care prevede că „termenele de rambursare a creditelor se stabilesc ținînd seama de mișcarea valorilor materiale, de recuperarea cheltuielilor și de prevederile din bugetul de venituri și cheltuieli, în limita termenelor prevăzute de lege. Unitățile economice sînt obligate să ramburseze creditele la termenele prevăzute în contractele de credit”. În continuare, alineatul 2 al textului citat stabilește că în cazurile justificate economic, băncile vor putea aproba, pe baza unor analize temeinice, prelungirea termenelor de rambursare a creditelor curente o singură dată pe an pentru fiecare credit, fără însă să se poată depăși termenele generale de 6 luni, respectiv de 12 luni, prevăzute la art. 51 alin. (5), majorîndu-se dobînda, în condițiile legii. Fixarea scadențelor de rambursare, la creditele pentru mijloacele circulante stabilite pe bază de norme de stoc și normative este reglementată de pct. 53 din N.m. nr. 1/1972, principiul general fiind că aceste credite trimestriale se rambursează în mod proporțional în fiecare lună. În cazul creditelor pentru stocuri de valori materiale și pentru cheltuieli de producție și de circulație peste cele stabilite pe bază de norme și normative legale, scadențele se stabilesc la data aprobării lor, la rambursare aceste scadențe trebuind să fie rigurose respectate. Creditele pentru sarcini noi de plan și depășiri legale de plan se rambursează pe măsura reducerii nevoilor suplimentare de fonduri sau la începutul trimestrului următor. Facem precizarea că este de principiu ca în cazurile în care valorificarea stocurilor sau recuperarea cheltuielilor creditate se face înainte de scadențele stabilite, creditele trebuie să fie rambursate cu anticipație, funcția lor economică încetînd. Pentru aceasta, întreprinderile sînt obligate să aducă la cunoștința băncii asemenea situații, iar în cazul creditelor acordate prin conturi separate de împrumut trebuie să întocmească dispoziție de plată pentru rambursare, din inițiativă proprie.

CURSUL COMERCIAL UNIC — Perfecționarea mecanismului de conducere și funcționarea a întreprinderilor a impus generalizarea autogestiunii și în domeniul operațiilor de comerț exterior; ca urmare, prin L. nr. 12/1980 s-a instituit principiul înscris în art. 35, potrivit căruia „prețurile externe de export și de import se reflectă în rezultatele economico-financiare ale unităților producătoare de mărfuri pentru export sau beneficiare de mărfuri de import”. Pentru traducerea în viață a acestui principiu, de la 1 ianuarie 1981, prin art. 33 din aceeași lege, a fost introdus cursul comercial unic, care reflectă media cursurilor de revenire la export și import, pe produse și grupe de produse și se stabilește anual prin planul național unic de dezvoltare economico-socială. El servește la decontarea unor mărfuri de export și import, a unor servicii, la evaluarea în valută a unor cheltuieli în lei, la aprecierea eficienței etc. Art. 33, din Legea menționată, la alineatul final prevede că „de la data introducerii cursului comercial

unic, planul de comerț exterior și cooperare economică internațională, planul de turism internațional și de prestații internaționale, planul de încasări și plăți valutare, planul de operațiuni necomerciale, balanța de plăți externe, operațiunile în valută ale băncilor și alte operațiuni în valută, precum și raportarea realizării acestora vor fi exprimate în lei, la cursul comercial unic”.

CURSUL DE REVENIRE PE PRODUSE ȘI GRUPE DE PRODUSE. Alături de cursul comercial unic, pentru a se putea cuantifica eficiența pe produse sau pe grupe de produse, pentru acestea se stabilesc anual, prin plan, cursuri de revenire proprii, a căror medie stă la baza cursului comercial unic. Importanța practică a cursurilor de revenire la export și import, pe produse și grupe de produse, constă în faptul că decontarea între întreprinderile de comerț exterior și cele producătoare de mărfuri pentru export sau beneficiare de import, se face la aceste cursuri. O prevedere importantă, realistă, o constituie art. 38 din L. nr. 12/1980, potrivit căreia în cazul apariției unor fenomene conjuncturale deosebite pe piețele externe, care conduc la importante influențe negative sau pozitive față de cursurile de revenire planificate, nedeterminate de activitatea unităților producătoare sau de comerț exterior, M.C.E.C.E.I. și M.F. împreună cu ministerele și celelalte organe centrale cu sarcini de comerț exterior, prezintă spre aprobare propuneri de modificare a cursurilor de revenire respective sau cu privire la oportunitatea continuării efectuării exporturilor, respectiv importurilor, care rezultă că sînt neeficiente. În bugetul de stat se prevede anual un fond de regularizare a influențelor conjuncturale, care se formează din prelevările rezultate din influențele favorabile ale prețurilor, din taxele vamale la import și din alte surse. Cu privire la metodologia de stabilire a cursurilor de revenire pe produse sau pe grupe de produse facem următoarele precizări: pentru produsele nominalizate în planul de comerț exterior (pentru care se stabilesc prețuri de plan) cursul de revenire trebuie să fie rezultatul raportului între prețul intern stabilit legal și prețul extern planificat pentru anul respectiv; pentru produsele nenominalizate în planul de comerț exterior, cursul de revenire se stabilește în funcție de cursul de revenire realizat în anul anterior, de modificările de structură care intervin în cadrul grupei de produse, precum și de tendințele prețurilor la aceste produse pe piața internațională. Propunerile privind cursurile de revenire planificate elaborate de către ministerele economice și întreprinderile de comerț exterior, după ce sînt avizate de M.C.E.C.E.I., C.S.P. și M.F., se prezintă Comisiei guvernamentale pentru prețuri externe și eficiența comerțului exterior, care are competența legală să le aprobe. Tot această comisie avizează sau aprobă modificarea cursurilor de revenire planificate, în condițiile găsirii unor soluții compensatorii în vederea asigurării echilibrului financiar în cazurile de neincadrare în cursurile de revenire planificate. Comisia amintită poate aproba ca diferențele față de cursurile de revenire planificate să fie compensate prin fondul de influențe conjuncturale.

dr. AI. DETESAN

CITITORI !

Cartea „Serviciile publice” se află sub tipar.

Abonaților care vor remite pînă la 30 aprilie a.c. costul exemplarelor comandate — 20 lei exemplarul —, li se vor asigura primirea lucrărilor la adresa indicată.

● CONFIRMAREA COMENZII — TRĂSĂTURI

Potrivit art. 24 din Legea nr. 71/1969 confirmarea scrisă a comenzii unității beneficiare de către unitatea furnizoare „echivalează cu contract încheiat”. Această formă simplificată de încheiere a contractelor impune anumite trăsături, atât pentru comandă, cât și pentru confirmare. Astfel, comanda trebuie să fie precisă, fermă, completă, fără condiții, iar din confirmare să rezulte neîndoielnic acceptarea totală de către unitatea furnizoare. Întrucât unitatea beneficiară prin comandă a propus termene de livrare în trim. I/1981, dar în răspunsul său unitatea furnizoare a programat executarea în diferite zile din trim. IV/1981, nu se mai poate considera că s-a încheiat un contract. Drept urmare, unitatea beneficiară, neprimind produsele, nu poate pretinde obligarea unității furnizoare la plata penalităților de neexecutare. (Dec. P.A.S. nr. 3656/1982).

● OBJECȚIUNI PRIVITOARE LA ELEMENTELE DIN REPARTIȚIE. INADMIȘIBILITATE

În proiectul de contract furnizoarea a inclus cantitatea și produsul — blocuri ceramice — din repartiție. Beneficiara prin obiecțiile formulate a cerut să i se livreze cărămidă normală plană, adică alt produs. Unitatea furnizoare nu a răspuns la această obiecțiune și nu s-a adresat organelor competente pentru soluționare — așa cum prevăd dispozițiile art. 25 din Legea nr. 71/1969. Considerând că nu s-au format raporturi contractuale, unitatea beneficiară a refuzat primirea produselor livrate — blocuri ceramice — și plata acestora. În situația menționată trebuie avut în vedere că unitatea beneficiară a formulat o obiecțiune contrară elementelor cuprinse în repartiție, solicitându-i furnizoarelei alt produs. Or, nu sînt admisibile obiecțiunile referitoare la elementele prevăzute în repartiție, situație care nu se rezolvă prin prevederile stabilite pentru soluționarea neînțelegerilor precontractuale. Fiindu-i necesar alt produs, unitatea beneficiară trebuia să se adreseze coordonatorului de balanță pentru anularea sau modificarea repartiției. După cum rezultă, contractul a fost valabil încheiat și, în consecință, unitatea beneficiară a fost obligată la primirea și plata produselor livrate. (Dec. P.A.S. nr. 3019/1982).

● MODIFICAREA REPARTIȚIEI PRIN SOLUȚIONAREA NEÎNȚELEGERII PRECONTRACTUALE — LIMITE DE ADMISIȘIBILITATE

Unitatea beneficiară a formulat acțiunea pentru obligarea unității furnizoare la plata penalităților de neexe-

cutare. În apărarea sa, unitatea furnizoare a arătat că neexecutarea contractului a provenit din împrejurarea că unitatea beneficiară nu s-a prezentat să ridice produsele cu mijloace auto, așa cum s-a prevăzut prin repartiție. Pentru soluționarea litigiului s-a constatat că, într-adevăr, în repartiția emisă de centrala coordonatoare a balanței s-a prevăzut preluarea produselor cu mijloace auto de către beneficiar. Ulterior, cu ocazia soluționării neînțelegerii precontractuale, ministerele tutelare părților contractante au decis, avînd în vedere că prințel optimizării transporturilor, ca produsele să fie expediate, o parte prin căile ferate, iar altă cantitate să fie preluate cu mijloace auto. Acordul intervenit între cele două ministere în privința modului de preluare a produselor trebuie să fie considerat valabil întrucît nu afectează balanța materială a produsului. Mai trebuie avut în vedere că, unul din ministerele menționate este și organul tutelare al centralei coordonatoare. De aceea, acordul ministerului pentru soluționarea neînțelegerii precontractuale în sensul precizat, reprezintă și un acord implicit al centralei coordonatoare, care n-ar mai fi putut decide altfel decît forul său ierarhic superior. De aceea, prin soluționarea neînțelegerii precontractuale s-a modificat, în limite admise, și prevederea din repartiție. În temeiul art. 26 alin. 3 din Legea nr. 71/1969 — hotărîrea celor două ministere a făcut parte din contract încă din momentul încheierii sale. Încît unitatea furnizoare avea obligația să expedieze produsele prin C.F.R. Față de cele arătate, s-a admis acțiunea unității beneficiare pentru obligarea unității furnizoare la plata penalităților de neexecutare. (Dec. P.A.S. nr. 3646/1982).

● NULITATEA CONTRACTULUI — NEAPROBAREA INVESTIȚIEI

Potrivit art. 98 din Legea finanțelor nr. 9/1972 și a art. 86 din Legea investițiilor nr. 9/1980 se interzice contractarea utilajelor pentru investiții înainte de înscrierea lucrării în planul național unic de dezvoltare economică-societății și de aprobarea documentației. În speță, s-a constatat că încheierea contractului pentru livrarea de utilaje s-a realizat numai pe baza comunicării făcute de unitatea beneficiară către furnizoare cu privire la deschiderea finanțării și indicarea numărului său de cont. Fără aprobarea investiției însă, comunicarea unității beneficiare nu are nici o relevanță și nu determină valabilitatea contractului. În consecință, contractul încheiat fiind nul, s-a respins acțiunea unității furnizoare pentru penalități de întârziere în plata prețului. (Dec. P.A.S. nr. 26/1982).

● PROGRAME DE APROVIZIONARE ȘI REPARTIȚII — DISTINCȚIE

Obligația de livrare a unei unități către o anumită unitate beneficiară nu este limitată prin programele elaborate și aprobate de consiliile populare în temeiul art. 11 din Legea nr. 13/1980 privind constituirea, repartizarea și folosirea pe județe a resurselor pentru aprovizionarea populației cu carne, lapte, legume și fructe. Într-adevăr, prin art. 8 din legea menționată s-a stabilit că, pentru județele care nu și-au îndeplinit obligațiile de livrare către fondul de stat se diminuează corespunzător cantitățile prevăzute a fi livrate. Această împrejurare nu constituie însă o situație exoneratoare de răspundere pentru o anumită unitate furnizoare, întrucît prin programele adoptate în temeiul Legii nr. 13/1980 nu se modifică repartițiile pe baza cărora se încheie contractele. Drept urmare, unitatea furnizoare răspunde pentru neexecutarea contractului economic încheiat. (Dec. P.A.S. nr. 3117/1982).

● DESPĂGUBIRI ÎN COMPLETAREA PENALITĂȚILOR

Prin art. 44 din Legea nr. 71/1969 s-a prevăzut acordarea de despăgubiri în completarea penalităților pentru acoperirea integrală a prejudiciului. Pentru obținerea despăgubirilor, unitatea reclamantă trebuie să dovedească situații concrete din care a rezultat un prejudiciu mai mare decît penalitățile. De aceea, acțiunea în daune nu poate fi admisă numai pe baza afirmației unității beneficiare că, neprimind plasele de la unitatea furnizoare, a folosit plase de dimensiuni mai mari care au alt preț. Pentru obținerea despăgubirilor, unitatea beneficiară trebuia să dovedească folosirea efectivă a plaselor de dimensiuni mai mari din stocul său, elemente concrete (bucăți de plase, preț ș.a.) prin care să se determine un anumit prejudiciu neacoperit prin penalități. Totodată, din probele administrate mai trebuia să rezulte că, în exclusivitate nelivrîndu-i plasele contractate, unitatea furnizoare a determinat folosirea unor plase de dimensiuni mai mari — ca singura posibilitate de desfășurare a activității unității beneficiare. (Dec. P.A.S. nr. 94/1983).

● PENALITĂȚI DE NEEEXECUTARE. NEACORDARE

Livrarea produselor pentru care nu se emit repartiții poate fi prelungită în următorul an de plan. În speță s-a constatat o prelungire a contractului pentru anul de plan următor, realizată în temeiul acordului dintre părți manifestat prin graficul de livrare întocmit de unitatea beneficiară și executat de unitatea furnizoare. Astfel, executarea contractului în natură a avut loc. Drept urmare, nu se mai pot acorda penalitățile de neexecutare solicitate de unitatea beneficiară, unitatea furnizoare urmînd să-i plătească numai penalitățile de într-

ziere în livrarea produselor. (Dec. P.A.S. nr. 3090/1982).

● PENALITĂȚI DE ÎNTIRZIERE ÎN PLATA PREȚULUI, PRESCRIPTIE

Potrivit art. 41 alin. 2 din Legea nr. 71/1969 unitatea beneficiară datorează prețul produselor de la trecerea acestora în proprietatea sau în administrarea sa directă. Tot de la data menționată începe să curgă și termenul de prescripție pentru penalitățile de întârziere în plata prețului. Soluția se impune în temeiul prevederilor art. 7 din Decretul nr. 167/1958 — potrivit cărora termenele de prescripție încep să curgă de la data când se naște dreptul la acțiune. În privința penalităților de întârziere în plata prețului, dreptul la acțiune apare în momentul trecerii produselor la unitatea beneficiară, în cazurile reglementate de lit. a-c din art. 41 al Legii nr. 71/1969. De aceea, pentru calcularea termenului de prescripție a penalităților de întârziere în plata prețului, data la care unitatea beneficiară a refuzat să achite facturile nu are nici o semnificație. (Dec. P.A.S. nr. 3172/1982).

● NEVERIFICAREA VAGONULUI LA ÎNCĂRCARE, CULPĂ COMUNĂ

Potrivit art. 18 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, la încărcarea produselor expeditorul are obligația să verifice dacă mijlocul de transport este corespunzător. Neîndeplinirea acestei obligații atrage și răspunderea sa pentru prejudiciile produse asupra mărfii pe parcurs. În speță, s-a constatat că prin desfacerea unei uși care era legată cu sîrmă, din cerealele ce se transportau s-a scurs o anumită cantitate. Expeditoarea putea și trebuia să-și dea seama de posibilitatea prejudiciului, deoarece ușile laterale ale vagoanelor, în mod corect, sînt prinse printr-un cui de fixare. Pentru stabilirea culpei comune, s-a înălțurat și apărarea unității de transport pîrite care a susținut că, la expediere ușa vagonului era fixată normal, dar pe parcurs a fost legată cu sîrmă. Astfel, din probele administrate a rezultat că prejudiciul s-a constatat la prima stație de oprire. În această situație ușa vagonului nu avea unde să mai fie legată cu sîrmă. În temeiul culpei comune unitatea expeditoare urmează să suporte o parte din prejudiciu. (Dec. P.A.S. nr. 3138/1982).

● TRANSPORT DE LEGUME DIN CÎMP. TARIF APLICABIL

Prin acțiunea sa, I.T.A. a cerut obligarea unei unități din sistemul I.L.F. la plata transporturilor efectuate pe baza tarifului — ore autovehicul. Litigiul a fost generat de refuzul unității beneficiare pîrite de a achita factura calculată la tariful autovehicul-ore, considerînd că ar avea obli-

gația să plătească în raport cu cantitatea de legume-fructe ce i s-a transportat. Pentru soluționarea litigiului a fost necesară încadrarea corectă a activității prestate în prevederile legale. Potrivit tarifului unic stabilit pe baza Decretului nr. 523/1979 pentru transportul legumelor-fructelor direct din cîmp se aplică tariful — ore autovehicul. Aplicarea acestui tarif are în vedere staționările necesare pentru preluarea, cîntărirea și distribuirea legumelor, vitezele tehnice reduse pe drumuri de cîmp ș.a. Calculul prestației pe baza cantității se efectuează numai pentru legume-fructe transportate între depozitele unităților. Constatîndu-se că transportul s-a efectuat din cîmp, unitatea prestatoare avînd dreptul de a i se plăti la tarif autovehicul-ore, s-a admis acțiunea. (Decizia P.A.S. nr. 12/1983).

● ABSORBȚIE — TEMEIUL TRANSMITERII OBLIGAȚILOR UNITĂȚII ABSORBITE

Pentru soluționarea acțiunii unei unități de proiectare pentru plata documentației elaborate, s-a constatat că unitatea beneficiară efectivă a lucrării a fost absorbită de unitatea pîrită. Lucrarea s-a executat pe baza unui contract valabil încheiat între unitatea reclamantă și unitatea absorbită. Ulterior, lucrarea fiind scoasă din plan, potrivit art. 19 din Regulamentul privind lucrările de proiectare, unitatea executantă urmează să primească daune reprezentînd prețul documentației elaborate. După cum rezultă, în momentul absorbției, unitatea cuprinsă în reorganizare avea obliga-

ția să-l plătească unității de proiectare despăgubirile corespunzătoare. Împrejurarea că, în bilanțul întocmit cu ocazia absorbției nu a fost evidențiat și acest debit, nu scutește de răspundere unitatea care a preluat patrimoniul unității beneficiare. Transmiterea obligației de plată a despăgubirilor solicitate s-a realizat în temeiul prevederilor art. 46—48 din Decretul nr. 31/1954 în momentul absorbției. (Dec. P.A.S. nr. 3131/1982).

● TEKEN AGRICOL, DEPĂȘIREA TERMENULUI DE SCOATERE DIN CIRCUITUL AGRICOL

Prin decret prezidențial s-a scos temporar un teren din circuitul agricol pînă la 30 decembrie 1980, pentru realizarea unui sistem de irigații. Ulterior, executarea lucrării a fost reșalonată pentru anii 1981—1982, fără să se prelungească și perioada de folosire a terenului aparținînd unei cooperative agricole. În această situație, de la începutul anului 1981, unitatea beneficiară a lucrării de investiții a folosit terenul fără temel legal. Situația menționată a justificat admiterea acțiunii cooperativei agricole, proprietara terenului, pentru plata despăgubirilor corespunzătoare. Soluția rezultă și din prevederile art. 26 din Legea nr. 59/1974 prin care s-a stabilit expres obligația unităților socialiste beneficiare de a reda terenurile producției agricole „în termenul aprobat”, deci distinct de terminarea lucrărilor care, în ansamblu, pot dura mai mult. (Dec. P.A.S. nr. 96/1983).

Mihai PASCU

ÎN ATENȚIA CITITORILOR !

Lucrarea „Legislația întreprinderii de la A la Z” este epuizată ; primirea ei a fost asigurată numai abonaților, care odată cu costul abonamentului la revistă și supliment au remis redacției și costul lucrării (abonament special de 300 lei).

Lucrarea va fi reeditată — cu includerea legislației pînă la 31 decembrie 1983 — și va fi difuzată în luna ianuarie, numai abonaților pe anul 1984.

Întrebări și răspunsuri

● **Ileana Gheorghe, Sîriu, Buzău** — În conformitate cu prevederile pct. 4 lit. e din Ordinul Ministerului Muncii nr. 136/1976 pentru aprobarea metodologiei de întocmire, completare, păstrare și evidență a carnetului de muncă, în cazul în care o persoană beneficiază de o retribuție tarifară mai mare sau de o indemnizație care, potrivit dispozițiilor legale, se include în retribuția tarifară de încadrare, în carnetul de muncă se menționează atât retribuția tarifară de încadrare cât și majorarea sau indemnizația care se include în aceasta, făcându-se mențiuni corespunzătoare la încetarea situației. Atunci când retribuția mai mare sau indemnizația se acordă cu intermitențe sau pe durată determinată, acestea se înscriu în carnetul de muncă, după caz, în medie lunară la sfârșitul anului calendaristic sau la data încetării acordării, pe primul rînd liber de la coloana 3—7.

● **Gh. Stănculescu, Prejmer, Brașov** — Ambele răspunsuri publicate în revista noastră sînt legale, fiecare situație fiind reglementată de acte normative specifice. Prin H.C.M. și U.G.S.R. nr.880/1965 se stabilesc condițiile de acordare (plata) a acestora din fondul asigurărilor sociale de stat. La art. 2 alin. ultim se arată modul de plată a indemnizației în situația cînd o persoană a primit concediul medical pentru incapacitate temporară de muncă sau pentru îngrijirea copilului bolnav, în timp ce se găsește în concediu fără plată sau efectuarea concediului de odihnă. Legea nr. 26/1967 reglementează modul de acordare a concediilor de odihnă a personalului muncitor, iar la art. 13 (1) se prevăd situațiile cînd se reprogreamază ordinea efectuării concediului de odihnă printre care și incapacitatea temporară de muncă. La alin. 2 se precizează că atunci cînd în timp ce o persoană se găsește în concediu de odihnă intervine una din situațiile arătate la alin. 1, acest concediu se întrerupe, restul zilelor urmînd a se efectua la încetarea situației respective.

● **Viorica Barkó, Cehal, Satu Mare** — Întrucît în perioada cît ați fost director de cămin cultural nu ați avut o retribuție cel puțin egală cu retribuția minimă lunară pe economie, nu ați purtat o activitate în temeiul unui contract de muncă, timpul astfel lucrat în raport de prevederile art. 9 din Legea nr. 3/1977 nu constituie vechime în muncă.

● **U.M.T.C.F., Oradea** — Avînd în vedere dispozițiile Decretului nr. 221/1960, considerăm că în cazul relatat de dv. Banca Națională a procedat legal.

● **S. Andreescu, Fărcașu, Teleorman** — Faptul că anterior absolvirii învățămîntului superior, cursuri de zi, ați lucrat 5 ani ca muncitor calificat, nu vă absolvă de efectuarea stagiului prevăzut de Decretul nr. 54/1975 la unitatea unde ați fost repartizat. Cu privire la posibilitatea înscrierii la examenul de admitere la Institutul politehnic din București, curs seral, urmează să vă interesați la această instituție sau la Ministerul Educației și Învățămîntului.

● **Gh. Freușescu, Iași** — În conformitate cu prevederile art. 14 (2) din Decretul nr. 246/1977 și Legea nr. 5/1978 republicată (anexa 2), cererile pentru acordarea alocației de stat pentru copii se prezintă comisiei pentru probleme sociale de serviciul competent pentru a verifica dacă au fost respectate dispozițiile legale. După verificare, aceiași serviciu va completa dosarul, dacă este necesar, sau îl va prezenta controlului financiar preventiv pentru viză, fiind apoi supus aprobării conducerii unității.

● **Livia Barbu, Reșița** — Prevederile Decretului nr. 462/1982 nu interzic promovarea în categorii de retribuție sau funcții, dacă funcțiile respective nu intră sub incidența dispozițiilor Decretului nr. 367/1980. Absolvenții învățămîntului superior, cursuri de zi, vor fi încadrați la nivelul de bază al retribuției funcției la data cînd au împlinit un an de cînd au primit retribuția corespunzătoare anului II de activitate, iar în cazurile prevăzute de art. 35 lit. c din Legea nr. 57/1974 din primul an de activitate.

● **M. Teodorescu, Piatra Neamț** — În situația în care Inspectoratul școlar al județului Neamț nu a făcut recurs în termen legal asupra hotărîrii instanței de judecată, hotărîrea respectivă trebuie pusă în aplicare.

● **Ioan Oancea, București** — Prin studii în specialitate se înțeleg studiile corespunzătoare profilului și specialității fiecărei activități și funcții în care urmează să fie încadrate sau promovate persoanele respective. Celelalte probleme ridicate în scrisoarea dv., precum și organele în a căror competență intră rezolvarea acestora sînt reglementate prin Legea nr. 12/1971.

● **George Budacea, Hîrlău** — La trecerea dv. în funcția de tehnician principal la C.U.A.S.C. urma să vi se stabilească retribuția în conformitate cu prevederile art. 200, alin. 3, lit. c și, respectiv, ale celor de la alin. 2 din Legea nr. 57/1974 la nivelul de bază. Urma ca după o perioadă de 30—90 zile de la încadrarea dv. la nivelul de bază să puteți fi încadrat, pe baza verificării calificărilor și aptitudinilor pro-

fesionale, pe gradații, ținîndu-se seama de categoria tarifară avută anterior la meseria de vinificator pivnicier, de vechimea în specialitate și de necesitatea asigurării unei cît mai juste corelări cu retribuția tarifară a personalului din unitatea respectivă încadrat în aceeași funcție. Perioada lucrată la Comitetul comunal P.C.R. nu poate fi luată în calcul la stabilirea vechimii în funcții tehnice. Încadrarea dv. în funcția de tehnician principal la C.U.A.S.C. se putea face numai cu respectarea prevederilor Decretului nr. 367/1980 și dacă îndeplineați condițiile prevăzute la poziția 66 din anexa nr. 2 la Legea nr. 12/1971.

● **Grigore Cocheș, Tîlceni** — Potrivit prevederilor art. 10 din Decretul nr. 425/1981 privind stabilirea și încasarea impozitelor și taxelor locale, clădirile noi se impun cu începere de la data de 1 a lunii următoare în care acestea au fost date în folosință, respectiv au devenit locuibile în total sau în parte. Stabilirea impunerii se face pe baza declarației de impunere a proprietarului, care este obligat să o depună la organele financiare de la locul situației imobilului, în termen de 15 zile de la apariția cauzei de impunere. Declarația va fi însoțită de copia actului de proprietate și schița clădirii. Organele financiare au obligația să verifice datele înscrise în declarația de impunere, determinarea concretă a impozitului datorat stabilindu-se pe baza constatărilor la fața locului.

● **ÎNTEPRINDEREA DE UTILAJ MINIER, Tîrgu Jiu; ÎNTEPRINDEREA TEXTILĂ „OLTUL”, Sfîntu Gheorghe; BRÎNDUȘA GEORGESCU, Prundu Bîrgăului; C.P.A.M.D., Băilești, Argeș; TRUSTUL PETROLULUI, Tîrgu Jiu; ÎNTEPRINDEREA DE STOFE TRICOTATE ȘI CONFECȚII, Iași; C.P.A.M.D. Tașca, Neamț; ÎNTEPRINDEREA DE CONSTRUCȚII MONTAJE ȘI REPARAȚII SIDERURGICE, Galați; ÎNTEPRINDEREA DE CONSTRUCȚII DE MAȘINI, Reșița; ÎNTEPRINDEREA „INTEGRATA” DE ȚESĂTURI GROASE, Adjuș; ÎNTEPRINDEREA DE CONFECȚII, CĂLĂRAȘI; C.U.A.S.C., Nocrich, Sîbîu; ÎNTEPRINDEREA „SEINEANA” Maramureș; DAN MARCHIȘ, Gherla; AEROBAZA UTILITARĂ, Iași-Sud; GRIGORE JANASĂ, Bicăș; C.A.P. SINEȘTI, Iași; IOANA GOGONEAȚĂ, Prișeaca, Olt; U.F.E.T., Agăș, Bacău; ION IONITĂ, București; ÎNTEPRINDEREA APARATE CALE, Buzău; CENTRALA INDUSTRIEI BUMBACULUI, Arad; IOAN MIRON, MIHAIL DAVID, Borlești, Neamț; C.P.A.M.D., Toplicea, Buzău; ADRIANA GRIGORAȘ, Moinești; I.C.R.A., Slatina; CONSTANTIN POPESCU, Rîmniceu Vilcea — Comenzile dv. au sosit după închiderea situației privind editarea lucrării „Legislația întreprinderii de la A la Z”. Este posibilă reeditarea acestei lucrări în primul trimestru al anului viitor.**