



## CONTRACTUL DE NAVLOSIRE

*Lilia GRIBINCEA,*  
doctor în drept, conferențiar universitar (USM)

### SUMMARY

*A charter party means a contract by which a ship or a principal part of it, is lead by the owner especially to a merchant for the conveyance of goods on a predetermined voyage to one or more places, a special contract between the ship owner and charters, especially for the carriage of goods etc.*

*The charterer takes over the vessel for either a certain amount of time (a time charter) or for a certain point-to-point voyage (a voyage charter), giving rise to these two main types of charter agreement. There is a subtype of time charter called the demise or bareboat charter.*

*In a time charter, the vessel is hired for a specific amount of time. The owner still manages the vessel but the charterer gives orders for the employment of the vessel, and may sub-charter the vessel on a time charter or voyage charter basis.*

*The demise or bareboat charter is a subtype of time charter in which the charterer takes responsibility for the crewing and maintenance of the ship during the time of the charter, assuming the legal responsibilities of the owner and is known as a disponent owner.*

*In a voyage charter, the charterer hires the vessel for a single voyage, and the vessel's owner (or disponent owner) provides the master, crew, bunkers and supplies.*

**D**reptul maritim internațional dispune de o reglementare bogată atât a contractului de transport maritim, dar nu și a celui de navlosire, cât și a navigației în general sau a protecției mediului marin. Cu titlu de exemplu menționăm:

- Convenția internațională pentru unificarea unor reguli de drept în materie de conosamente, adoptată la Bruxelles la 25 august 1924, cunoscută ca *Regulile de la Haga*<sup>1</sup>.

- Protocolul de la Bruxelles din 23 februarie 1968 de modificare a Convenției internaționale pentru unificarea unor reguli de drept în materie de conosamente de la Bruxelles din 25 august 1924, cunoscut ca *Regulile de la Haga-Visby* și Protocolul de la Bruxelles din 21 decembrie 1979 de modificare a *Regulilor de la Haga-Visby*.

- Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, adoptată la Hamburg, la 30 martie 1978, cunoscută ca *Regulile de la Hamburg*.

- Convenția internațională privind unificarea unor reguli în materie de abordaj în navigația interioară, încheiată la Geneva la 15 martie 1960.

- Convenția internațională pentru unificarea unor reguli de drept privind coliziunile dintre nave, încheiată la Bruxelles la 23 septembrie 1910.

- Convenția internațională pentru unificarea unor reguli în materie de asistență și salvare pe mare, încheiată la Bruxelles la 23 septembrie 1910.

- Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, încheiată la Hamburg la 27 aprilie 1979.

- Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării, încheiată la Montego Bay, la 10 decembrie 1982.

- Convenția privind facilitarea traficului maritim

internațional, adoptată la Londra la 9 aprilie 1965, amendată în anii 1984, 1986, 1989, 1991, 1993, 1994.

- Convenția internațională privind ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974.

- Convenția referitoare la privilegiile și la ipotecile maritime, semnată la Geneva la 6 mai 1993.

- Convenția de la Rotterdam din 11.12.2008 privind contractele de transport total sau parțial al mărfurilor pe mare (Regulile de la Rotterdam), care încă nu a intrat în vigoare.

Obiectul contractului de transport maritim îl constituie deplasarea mărfii de către căraș, iar contractul de navlosire are ca obiect nava în stare de navigabilitate. În contractul de transport maritim, raporturile se stabilesc între căraș și expeditor, iar în contractul de navlosire – între armator și navlositor.

Contractul de navlosire nu beneficiază de o reglementare printr-o convenție internațională. Într-o atare situație, așa cum s-a remarcat și în doctrina juridică<sup>2</sup>, voința părților se completează cu uzanțele comerciale internaționale și cu normele în materie prevăzute de legea aplicabilă, determinată conform normelor dreptului internațional privat. Uzanțele comerciale incidente contractelor de navlosire sunt fixate, de cele mai multe ori, în contracte tip, elaborate de organizații internaționale ale armatorilor, de exemplu Consiliul Maritim Baltic și Internațional BIMCO – *The Baltic and International Maritime Council*<sup>3</sup>. Regulile BIMCO în varianta actuală au fost adoptate de Adunarea Generală la Vancouver în iunie 2011<sup>4</sup>. BIMCO este recunoscută ca lider mondial în elaborarea și revizuirea contractelor maritime standard și a clauzelor mari-



time standard. Cu titlu de exemplu menționăm: *General Time Charter Party* (GENTIME 1999) – Contract de navlosire pe timp determinat; *BIMCO Standard Voyage Charter Party for the Transportation of Bulk Cement* (CEMENTVOY 2006) – contract tip de navlosire pe timp determinat pentru transportarea cimentului în vrac; *BIMCO General Voyage Charter Party* (GENCON 1994) – contract de navlosire pe timp determinat; *BIMCO Standard Bareboat Charter* (BARECON 2001) – contract de navlosire a navei nude.

În funcție de tipul contractului de navlosire convenit, părțile recurg și la întocmirea de conosamente (*bills of lading*), care au funcția de a proba încărcarea mărfii pe vas și care reprezintă documente reprezentative ale mărfii. BIMCO a elaborat mai multe conosamente tip, dintre care menționăm: BLACKSEAWOODBILL, COMBICONBILL, NORGRAINBILL (North American Grain Bill of Lading), Blank Back Form of Liner Bill of Lading, FERTICONBILL 2007 BILL OF LADING, CONGENBILL 2007, CEMENTVOYBILL 2006 etc.

*Contractul de navlosire* este acel contract, în baza căruia armatorul, numit și navlosant se obligă ca, în schimbul unei sume de bani, numită navlu, fie să transporte mărfuri pe mare, fie să pună la dispoziția navlositorului o navă în stare bună de navigabilitate pentru transportul de mărfuri.

Contractul de navlosire este cunoscut în general sub denumirea de *charter party*, formularea provenind de la expresia latină *carta partita*, care în evul mediu desemna documentul de transport<sup>5</sup>.

Contractul de navlosire este un contract sinalagmatic, consensual, comutativ și cu titlu oneros.

Părțile contractului de navlosire sunt *armatorul* sau *navlosantul* și *navlositorul*.

Armatorul (*shipowner*) este, în general, chiar proprietarul navei și se obligă să pună la dispoziția navlositorului nava în stare bună de navigabilitate și să o mențină în această stare pe toată durata contractului.

Navlositorul (*charterer*) este beneficiarul contractului de navlosire, căruia navlosantul îi pune la dispoziție nava în schimbul navlului. Navlositorul poate deveni la rândul său armator, prin încheierea unui contract de subnavlosire, dacă un asemenea drept i-a fost acordat prin contractul de navlosire.

*Clasificarea contractului de navlosire* se face în dependență de repartizarea gestiunii navei între armator și navlositor<sup>6</sup>. Gestiunea navei este privită sub două aspecte: gestiunea nautică și gestiunea comercială. Gestiunea nautică presupune echiparea și armarea vasului (angajarea personalului de navigație necesar îndeplinirii serviciilor la bord, incluzând comandantul, secundul, mecanicul-șef și echipajul), plata salariului echipajului și asigurarea hranei ace-

tuia, întreținerea și asigurarea navei. Echipajul și comandantul rămân subordonați celui, care deține gestiunea nautică. Gestiunea comercială presupune dreptul de a stabili destinația și ruta călătoriei, dar și obligația de a suporta cheltuielile aferente acesteia, precum cheltuieli pentru aprovizionarea navei cu combustibil, mijloace de subzistență, taxe portuare, taxe de remorcare sau de pilotaj, taxe de trecere prin canale navigabile.

În dependență de repartizarea gestiunii navei între armator și navlositor, contractul de navlosire cunoaște trei forme: *navlosirea navei nude*, *navlosirea pe timp determinat* și *navlosirea pe călătorie*.

*Navlosirea navei nude* (*bare boat charter*) presupune întreaga gestiune a navei, adică gestiunea nautică și comercială de către navlositor. Armatorul este obligat numai să pună la dispoziția navlositorului nava în stare bună de navigabilitate. În cazul contractului de navlosire a navei nude, obligația de efectuare a transportului aparține navlositorului, armatorul având doar obligația de a-i pune la dispoziție nava.

Navlositorul este obligat să echipeze nava și să armeze nava, să plătească salariile echipajului, să aprovizioneze nava cu combustibil și cu mijloace pentru asigurarea subzistenței, să plătească taxele portuare, taxele de pilotaj și de remorcare, precum și cele de trecere prin canale navigabile. Echipajul și comandantul se vor subordona dispozițiilor navlositorului. Acest tip de contract cunoaște forma de *charter by demise*, în care proprietarul armator își păstrează dreptul de a numi comandantul navei. Având și gestiunea comercială a navei, navlositorul poate subnavlosi nava sau poate încheia contracte de transport cu terții.

Dacă navlositorul, în calitate de căraș, transportă mărfurile proprii, nu se va elibera un conosament, iar dacă navlositorul încheie contracte de transport cu terții, se va elibera conosament. Acest conosament îl obligă pe navlositor și nu pe armator.

*Navlosirea pe timp determinat* (*time charter*) presupune scindarea gestiunii comerciale de gestiunea nautică. Astfel, în această categorie a contractului de navlosire, gestiunea comercială revine navlositorului, iar gestiunea nautică revine armatorului. Armatorul este obligat să armeze și să echipeze nava, să plătească salariile echipajului și să îl asigure cu hrană, să mențină vasul în stare bună de navigabilitate și să îl asigure. Echipajul și comandantul se vor subordona dispozițiilor armatorului, care îi poate înlocui.

Navlositorul fixează destinația și ruta călătoriei, aprovizionează nava cu combustibili, va plăti taxele portuare, de trecere prin canale navigabile, taxele de pilotaj sau remorcare etc.

În cazul navlosirii pe timp determinat, căraș



este navlositorul. Dacă marfa transportată aparține navlositorului, de regulă, nu se emite conosament. Dacă navlositorul încheie contracte de transport cu terții, acestora li se vor elibera conosamente semnate de comandantul navei. Aceste conosamente îl vor obliga pe armator și nu pe navlositor, deoarece comandantul navei este un prepus al armatorului.

S-a menționat<sup>7</sup> că în cazul în care există o clauză inserată în *charter party*, navlositorul sau agenții acestuia pot fi împuterniciți să semneze conosamente în numele armatorului, navlositorul fiind obligat să îl despăgubească pe armator pentru prejudiciile pe care le-ar aduce acestuia prin semnarea conosamentului. Totuși, în cazul navlosirii pe timp determinat, față de terți răspunde armatorul, deoarece acesta transmite prin *charter party* navlositorului numai drepturile, nu și obligațiile.

**Navlosirea pe călătorie** (*voyage charter*). Contractul de navlosire *voyage charter* se încheie între armator și navlositor pentru transportul mărfurilor pentru o călătorie sau anumite călătorii succesive, în schimbul unui navlu, calculat, de regulă, în raport cu cantitatea încărcăturii (per tonă sau metru cub de marfă). Navlosirea pe călătorie presupune că întreaga gestiune a navei revine armatorului. Armatorul este cel care organizează și efectuează transportul către portul de destinație convenit cu navlositorul. Armatorul este obligat să armeze și să echipeze nava, să plătească salariile echipajului și să îl asigure cu hrană, să întrețină și să asigure nava, să procure combustibilii necesari, să plătească taxele portuare, de trecere prin canale navigabile, taxele de pilotaj sau de remorcare etc.

De regulă, în această modalitate de transport se emite conosament, deoarece marfa este transportată de armator, iar nu de navlositor. Contractul de navlosire *voyage charter* se apropie foarte mult de contractul de transport maritim.

**15.2.3. Obligațiile părților în contractul de navlosire.** Principalele obligații ale armatorului sunt punerea vasului la dispoziția navlositorului și menținerea în bună stare de navigabilitate a navei pe toată durata contractului, iar a navlositorului – plata navlului. Celelalte obligații revin părții care deține, în dependență de forma contractului, gestiunea nautică și comercială a navei<sup>8</sup>.

În continuare, vom enumera obligațiile ce rezultă din contractul de navlosire și căreia dintre părți incumbă aceste obligații.

**Obligația de a pune la dispoziție nava în stare bună de navigabilitate și de a menține starea bună de navigabilitate pe toată durata contractului.** Așa cum am menționat, punerea vasului în stare bună de navigabilitate la dispoziția navlositorului este obligația principală a armatorului. Nava trebuie să corespundă caracteristicilor stipulate. Cheltuielile necesare

pentru deplasarea navei la locul prevăzut în contract sunt suportate de armator.

Obligația de a menține starea bună de navigabilitate a navei pe toată durata contractului decurge din gestiunea nautică a navei. În cazul navlosirii navei nude, gestiunea nautică aparține navlositorului, prin urmare și obligația de menținere a stării bune de navigabilitate aparține navlositorului. În acest caz, armatorul este obligat doar să pună la dispoziția navlositorului nava în stare bună de navigabilitate.

**Obligația de plată a navlului.** Această obligație revine navlositorului. Navlul constituie chiria sau prețul perceput de armator (navlosant) de la navlositor prin efectul contractului de navlosire, în schimbul punerii la dispoziția navlositorului a navei sale sau a unei capacități de încărcare a ei în scopul transportării de mărfuri pe apă. Dacă navlositorul nu a utilizat toată capacitatea închiriată a navei și convine în acest sens cu armatorul, i se poate restitui jumătate din navlu. De asemenea, părțile pot stabili ca navlul să se plătească și ca o sumă globală (*lump sum*), cuprinzând și acel navlu mort (*dead freight*), plătit pentru capacitatea de navă, neutilizată de navlositor.

În cazul navlului stabilit *lump sum*, plata se efectuează la intervale de timp stabilite în *charter party*. În cazul navlosirii navei nude, navlul ia forma unei *lump sum*, care se plătește de regulă lunar și anticipat.

Navlul stabilit pe navă și pe unitate de timp se utilizează, de obicei, în contractul de navlosire *time charter* și se calculează în dependență de capacitatea de încărcare a navei pe timp de vară, chiar dacă transportul se efectuează în timpul iernii. În acest caz, plata navlului este datorată pentru fiecare zi sau parte din zi, până la restituirea navei către armator.

**Obligația de a asigura nava.** Această obligație revine părții care deține gestiunea nautică a navei, adică, în principiu, revine armatorului. Ca excepție, în cazul navlosirii navei nude, obligația de asigurare a navei revine navlositorului, armatorul fiind obligat în acest caz doar să pună la dispoziția navlositorului nava convenită.

**Obligația de armare a navei.** Și această obligație, ca și obligația de asigurare a navei, revine părții care deține gestiunea nautică a navei, adică armatorului. Obligația de armare a navei incumbă navlositorului doar în cazul navlosirii navei nude.

**Obligația de plată a salariilor și a hranei echipajului.** Obligația dată este în sarcina părții care deține gestiunea nautică a navei, adică, în principiu armatorului. Obligația de plată a salariilor și a hranei echipajului revine navlositorului doar în cazul navlosirii navei nude.

**Obligația de procurare a combustibililor.** Această obligație revine navlositorului când acesta deține gestiunea comercială a navei (*charter by demise* și



*time charter*) și armatorului în cazul navlosirii navei nude (*voyage charter*).

**Obligația de a procura încărcătura navei (caric-cargo).** Această obligație revine navlositorului. Marfa, pregătită pentru încărcare, trebuie adusă de navlositor la locul de încărcare convenit. În dependență de situația concretă, părțile pot utiliza expresiile caric parțial (*part cargo*) sau caric plin (*full and complete cargo*).

S-a menționat<sup>9</sup> că dacă navlosirea ia forma *bare boat charter/charter by demise* sau *time charter*, cantitatea de marfă încărcată, atâta timp cât este în limitele maxime prevăzute de contract, este la latitudinea navlositorului. Armatorul nu este interesat nici de felul mărfii, care este stipulat în contract doar în termeni generici ca „mărfuri legale”, cu excepția cazului în care transportul acelei categorii de marfă este ilegal sau marfa pune în pericol vasul. Constituie excepție navlosirea unui vas cu destinație specială, de exemplu, pentru transportul produselor petroliere, al cerealelor etc., situație în care navlositorul trebuie să respecte categoria de marfă. În ceea ce privește momentul încărcării mărfii, acesta nu prezintă interes pentru armator, deoarece contractul, în ambele forme menționate (*bare boat charter/charter by demise* sau *time charter*), se încheie pe o perioadă de timp determinată, timpul curgând în defavoarea navlositorului.

În cazul contractului *voyage charter* prezintă importanță pentru armator procurarea mărfii de către navlositor în cantitatea și termenul prevăzute în contract. În acest caz, armatorul deține gestiunea comercială a navei, iar dacă navlositorul nu pune la dispoziție întreaga cantitate de marfă prevăzută în contract, armatorul poate procura marfa în completarea capacității de transport a navei.

Navlositorul trebuie să pregătească marfa pentru încărcare și să o prezinte la locul de încărcare conform cutumei: „marfa așteaptă nava și nu invers”.

Normele de încărcare și descărcare a mărfurilor diferă de la port la port, în funcție de capacitatea lui de dotare și de operare, de poziția geografică pe care o are, de regimul juridic al administrației portuare, de condițiile de climă a zonei în care se află portul, de numărul sărbătorilor legale, de tipul de navă și de felul de marfă ce se operează.

Încărcarea și descărcarea mărfurilor trebuie să se efectueze în termenul prevăzut în contract sau în uzanțele portuare.

Timpul normal acordat navlositorului pentru încărcarea navei poartă denumirea de *stalii* (*laytime*). Timpul de stalii semnifică zilele libere în care nava este pusă la dispoziția navlositorului fără nici o plată. Termenul acordat începe să curgă de la data notificării (*notice of readiness*) navlositorului că nava a sosit în port la locul de încărcare, fiind gata de operare *in readiness*. Notificarea trebuie acceptată în scris de către

navlositor sau agenții săi și, de regulă, acceptarea se menționează pe duplicatul notificării, care se înapoiază comandantului navei.

Staliile se calculează pe zile consecutive, zile lucrătoare de 24 de ore, zile lucrătoare de 24 de ore consecutive, zile lucrătoare pe timp favorabil<sup>10</sup>.

Există stalii reversibile, care se calculează cumulat pentru încărcare/descărcare în ambele porturi și stalii ireversibile, care se determină separat pentru portul de încărcare și separat pentru portul de descărcare și nu pot fi cumulate<sup>11</sup>.

Reversibilitatea staliilor constituie opțiunea acordată navlositorului, care a terminat încărcarea mărfii într-un timp mai scurt decât cel stabilit, numit „timpul salvat” de a-l utiliza pentru descărcarea mărfii. Astfel, navlositorul este în drept ca „timpul salvat” la încărcarea mărfii să îl cumuleze cu cel rezervat pentru descărcare, luându-se în calcul totalul staliilor convenite pentru ambele operațiuni.

Armatorul poate acorda navlositorului o primă de celeritate (*dispatch money*), care constă în acordarea unei sume pentru efectuarea operațiunilor de încărcare sau de descărcare a mărfii cu rapiditate.

Dacă navlositorului îi este insuficient timpul de stalii pentru încărcarea mărfii, căpitanul navei poate acorda contrastalii (*demurrage*), în condițiile stipulate în contract. Contrastaliile constau în timpul suplimentar utilizat de navlositor pentru încărcarea mărfurilor după curgerea staliilor. Pentru contrastalii navlositorul plătește o sumă suplimentară armatorului, menită să acopere prejudiciul suportat prin staționarea prelungită a navei în port. În cazuri excepționale, pot fi acordate și supercontrastalii, care, de regulă, nu trebuie să fie mai mari decât dublul contrastaliilor.

Staliile, contrastaliile și prima de celeritate se consemnează în *time-sheet*. Dacă *time-sheet*-ul nu se poate întocmi, căpitanul navei va întocmi un proces-verbal (*statement of facts*), în baza căruia ulterior se va redacta *time-sheet*-ul.

**Obligațiile de plată a taxelor portuare, de pilotaj, de remorcare, de trecere prin canale navigabile etc.** Aceste obligații aparțin părții care deține gestiunea comercială a navei. Armatorul va fi obligat să plătească taxele portuare, de pilotaj, de remorcare, de trecere prin canale navigabile etc. în cazul contractului *voyage charter*, iar navlositorul – în cazul contractului *charter by demise* și *time charter*.

Referitor la răspunderea părților pentru neexecutarea contractului de navlosire, menționăm că, în lipsa unei convenții internaționale, răspunderea părților contractului de navlosire va fi stabilită potrivit clauzelor contractuale, uzanțelor comerciale în materie și legii aplicabile contractului.

În dependență de categoria contractului de navlosire, armatorul și navlositorul răspund pentru neexe-



cutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor asumate.

În ceea ce privește clauzele de limitare sau de excludere a răspunderii, pe lângă cele obișnuite, în contractele de navlosire mai sunt întâlnite și clauze specifice, inserate de părți în contract<sup>12</sup>:

- *Clauza de război (War clause)*. În baza acestei clauze, armatorul este în drept să rezilieze contractul după notificarea navlositorului sau poate refuza efectuarea unei părți a călătoriei, dacă apreciază că vasul, echipajul sau marfa sunt expuse riscului de război. În cazul în care călătoria este în derulare, armatorul poate cere navlositorului să indice un port sigur pentru descărcarea mărfii. Armatorul are dreptul la întregul navlu, iar în situația în care distanța parcursă este superioară celei stabilite în contract, iar navlosirea s-a făcut pe voiaj și nu pe trump, de asemenea are dreptul la un supliment de navlu.

- *Clauza de grevă (Strike clause)*. În baza acestei clauze, armatorul are dreptul să rezilieze contractul în cazul în care marfa nu poate fi încărcată din cauza grevei din port. În cazul navlosirii *voyage charter*, când timpul curge în defavoarea armatorului, navlositorul poate evita rezilierea prin calcularea zilelor de stalii pe perioada grevei și plata suprastaliilor la expirarea acestor zile, fără a se ține cont că încărcarea a fost împiedicată de grevă. Dacă încărcarea începuse deja, iar navlositorul nu este de acord ca staliile să fie calculate pe perioada grevei, armatorul poate decide începerea voiajului, putând completa în alt port încărcătura vasului, reducând în mod corespunzător navlul plătit de navlositor. Pentru situația în care greva are loc în portul de descărcare, navlositorul poate indica un port sigur, plătind un supliment de navlu pentru diferența de distanță parcursă de navă.

- *Clauza de îngheț (Ice clause)*. Conform acestei clauze, armatorul poate refuza să încarce marfa în cazul în care nava este în pericol de îngheț în portul de încărcare. În acest caz, contractul de navlosire este nul. Dacă o parte din marfă a fost deja încărcată, armatorul poate părăsi portul de încărcare în caz de pericol de îngheț, fără a aștepta terminarea încărcării mărfii, navlositorul fiind obligat să plătească doar na-

vlul proporțional cu marfa încărcată. În cazul în care pericolul de îngheț este în portul de descărcare, navlositorul are opțiunea fie să indice un port sigur, cu plata unui supliment de navlu, fie să plătească staliile și eventual suprastaliile în cazul în care armatorul va ține nava la dispoziția navlositorului, până la trecerea pericolului de îngheț.

#### Note:

<sup>1</sup> Regulile de la Haga au fost elaborate, de fapt, la Haga în anul 1921, au fost revizuite apoi la Conferința de la Londra în anul 1922 și definitivitate la Conferința de la Bruxelles.

<sup>2</sup> Sitaru Dragoș-Alexandru, Buglea Claudiu-Paul, Stănescu Șerban-Alexandru, *Dreptul comerțului internațional, Tratat: Partea specială*, Universul juridic, București, 2008, p.432.

<sup>3</sup> [www.bimco.org](http://www.bimco.org).

<sup>4</sup> Pot fi vizualizate pe site-ul: <https://www.bimco.org/About/Rules.aspx>, accesat la 12.07.2012.

<sup>5</sup> Căpățână O., Stancu Gh., *Dreptul transporturilor: Partea specială*, Lumina Lex, București, 2002, p.486.

<sup>6</sup> Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al., *op.cit.*, p.438 și urm; Gribincea Lilia, *Dreptul comerțului internațional*, Reclama, Chișinău, 1999, p.245 și urm.; Macovei Ioan, *Dreptul comerțului internațional*, vol.II, C.H. Beck, București, 2009, p.131 și urm; Căpățână O., Stancu Gh., *op.cit.*, p.487; Bibicescu Gh., *Transportul de mărfuri pe mare în comerțul internațional*, Spot-Turism, București, 1983, p.124, *apud* Macovei Ioan, *op.cit.*, 2009, p.131.

<sup>7</sup> Bibicescu Gh., *op.cit.*, p.128.

<sup>8</sup> A se vedea: Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al., *op.cit.*, p.441 și urm.; Macovei I., *op.cit.*, 2009, p.134 și urm; Căpățână O., Stancu Gh., *op.cit.*, p.489; Bibicescu Gh., *op.cit.*, p.190.

<sup>9</sup> Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al., *op.cit.*, p.443-444.

<sup>10</sup> Căpățână O., Ștefănescu B., *op.cit.*, vol.II, p.184.

<sup>11</sup> Stoian I., Dagne E., Stoian M., *Comerț internațional: Tehnici și proceduri*, vol.II, Caraiman, București, 1997, p.403.

<sup>12</sup> A se vedea: Macovei I., *op.cit.*, 2009, p.136; Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al., *op.cit.*, p.445; Căpățână O., Stancu Gh., *op.cit.*, p.490.