

REGLEMENTĂRILE VAMALE DIN EPOCA DE TRANZIȚIE SPRE PERIOADA MODERNĂ PÎNĂ LA FORMAREA STATULUI UNITAR ROMÂN

*Zinaida LUPAȘCU,
Universitatea de Stat din Moldova*

Proceeding from the fact that the past is a valuable source of information and guidance of great significance for today and generations to come, a glimpse into the annals of distant times reveals first source for Romanian Countries customs policy. Undoubtedly the oldest income of Romanian political organizations – principalities and small kingdoms; was born right on public carting (public trading), which grace to our lands settlement, along international roads in those days, was the most important source of wealth. With the advent of public organizations, appropriate economic units have been applied to these occupations profitable (a series of tax) as a right of passage over the territory subject to authorities, a fact mentioned in the preceding paragraph. In times of state being an organized institution customs was a tax institution; income of which could explain that this great institution provided the kingdom. Customs duties were levied, as the documentary notes, in a time very close to the foundation of the state and may even be linked with ancient state formations on the territory of our country is about and the beginnings of urban life. Such fees are charged: at the borders for any freight transport crossing through urban centers, at selling goods and, finally, to leave the country. In a certain period of time, duties were almost the only source of income in money and goods of rulers, being productive for the treasury, because it applies to all goods imported, exported and transit. The customs duty has been fixed by conventions, treaties or trade privileges, concluded by the ruler with Heads of State with which the Romanian countries had trade relations as well as some trade centers or associations of foreign merchants. For some categories of goods, be granted reductions in customs, while others pay more. Until the second half of XVIII century customs policy was characterized in general by the existence of uniform duties. The customs and tax amounts depended on trade with foreign states, internal and external urban centers and commercial roads crossing the country. To the customs revenues have increased as the internal and external trade development that was closely linked to the nature of relations with all countries and especially with neighboring.

La 10 iunie 1783 la Constantinopol a fost semnat tratatul ruso-turc, care stabilea raporturile comerciale ale Principatelor Române cu statele vecine prevedea că mărfurile nu sunt supuse în Turcia decât unui singur tarif vamal de 3%.

Anume art. 19 al acestui tratat stabilea taxele vamale în mărime de 35% procente asupra tuturor mărfurilor, oricare ar fi locul lor de proveniență, chiar dacă treceau prin tranzit pe teritoriul Porții Otomane sau a principatelor. [1.]

Pe temeiul de 3% s-au alcătuit și tarifele vamale ale principatelor. Când taxele vamale erau percepute de agenții cârmuirii locale la vama românească, ele reveneau fiscoșului român, această clauză fiind favorabilă Principatelor. [2.]

Însă în această perioadă se întâlnesc acțiuni de contrabandă, negustorii înțelegându-se cu vameșii ca să ascundă mărfurile pentru a le importa ilegal în țară. Cîtva timp mai târziu, Austria a obținut avantaje considerabile, printr-o Convenție din 24 februarie 1784 încheiată cu Poarta Otomană, dar care erau în defavoarea Moldovei și Munteniei, și anume pe baza acestei Convenții au fost suprimate taxele vamale care reveneau Principatelor în favoarea unei singure vămi la Constantinopol, unde negustorii Austriei erau obligați să plătească taxe vamale.[3.] În ciuda prevederilor deosebit de avantajoase pentru Austria cuprinse în Tratatul de la Passarowitz, ea nu a putut beneficia prea mult de acest regim datorită insuficienței dezvoltării a mijloacelor tehnice și a deficiențelor organizatorice în domeniul navigației. În a doua parte a secolului al XVIII-lea, Austria a făcut câteva încercări de a organiza și exploata

calea Dunării. Astfel, în 1768 contele Stahremberg a încercat să puna bazele exportului austriac pe Dunăre pînă în Crimeea. În 1783, Willeshafen a reinnoit aceste tentative, iar mai tarziu Valentin Galner a expediat doua nave. Pe una din ele turcii au scufundat-o la Porțile de Fier. În urma acestor incercari neizbutite, Austria s-a straduit să obțină un regim de navigatie liber și direct pe Marea Neagra, ceea ce i-a reusit prin Senedul din 24 februarie 1784 incheiat în Turcia. Articolul IV din Sened prevede că “ pentru a preveni orice indoială sau banuială..., Sublima poarta declara ca în temeiul tratatelor este permis supusilor ambelor tari, având pasapoarte în regula, de a se duce și veni liberi pe marfuri și rauri... ei pot calatori pe uscat, pe mare, pe rauri, pot trage lamal, descarca și încarca marfuri, platind, taxele ce trebuie să achite”. În articolul VI acorda supusilor și negustorilor ambelor puteri contractante dreptul de a calatori pentru a face comerț din rîuri la mare și viceversa, cu vase, avînd obligația de a plăti o singură dată taxele datorate vamei pentru tot ce se importa sau exporta. În fine, articolul V prevedea aplicarea clauzei națiunii celei mai favorabile, specificînd că, în ipoteza acordării de către Sublima Poartă de privilegii sau favoruri francezilor, olandezilor, englezilor, sau rușilor, precum și altor națiuni și mai favorizate încă, ele vor folosi și austriecilor. Este evident, ca prevederile senedului din februarie 1784 acordau Austriei posibilitatea și facilitatea în comerțul pe Dunăre și Marea Neagră. Practic, comerțul pe întreaga Dunăre navigabilă se afla la direcția sa. Sectorul austriac-pînă la Porțile de Fier, îi aparținea în exclusivitate, iar pe Dunarea de jos senedul îi asigura toate avantajele. [4.]

În același an, la 9 martie 1784 Alexandru Mavrocordat, domnitorul Moldovei, acordă printr-un privilegiu comercial, negustorilor austrieci, un tarif vamal destul de favorabil, fără a ține cont de convenția sus-menționată. [5.]

În această perioadă, taxele vamale erau percepute la vămile fruntarii (la hotar). Acele mărfuri care erau importate în țară printr-un punct, unde nu exista vamă în prealabil stabilită, urmau să fie achitate la vămile interne. Însă acest sistem tarifar cu porțile deschise, dădea loc la numeroase acțiuni de contrabandă care se săvîrșeau cu ușurință.

De fapt, nici nu se putea concepe altfel, când stabilirea în prealabil a regimului tarifar și administrativ lipsit, bine înțeles, de claritate, nu fixa în diverse puncte posturi vamale, lăsând ca mărfurile să fie importate în interiorul țării fără ca să se perceapă taxele vamale respective.

Desigur, mulțimea fraudelor, deseori repetate, cauza prejudicii însemnate veniturilor Principatelor, însă acestea nu puteau fi atribuite decât organizării defectuoase a posturilor vamale. Se știe, că în această perioadă, tariful vamal nu urmărea aplicarea unui principiiu protecționist. Deci, nu era stabilit în vederea încurajării agriculturii, industriei și comerțului. El viza, în special, perceperea taxelor vamale în scopul măririi veniturilor voievodatelor. Vămile interioare au fost pe parcursul veacurilor un adevărat privilegiu al voievodatului și, în special, o mare piedică în circulația mărfurilor în interiorul Principatelor, un privilegiu a atotputernicilor, care considerau trecerea, importul și exportul diferitor produse alimentare, textile și industriale ca un drept natural asupra căruia puteau să se stabilească taxe vamale.

Vămile interioare au oprit mersul natural al schimbului de mărfuri între domenii, orașe și sate. Din aceasta reiese, că oricît de bogat ar fi fost teritoriul Moldovei și Munteniei, împărțit în mari latifundii înconjurate de hotare, din care izvora vădit privilegiul de clasă de a opri sau a lăsa să circule mărfurile după anumite criterii personale, au adus prin aceste măsuri o vătămare a economiei principatelor. Iar, stabilirea vămilor la hotarele voievodatelor dezlănțuia conflicte de interese între clasele privilegiate. Aceste conflicte, condiționate de ambiții personale, au avut o înrăire asupra progresului economic al Principatelor Române. Totuși era neîndoielnic și faptul, că majoritatea voievozilor și boierilor luptau între ei, însă se evidențiază și ajutorul reciproc al lor împotriva amenințărilor de răzvrătire a maselor contra taxelor vamale create de ei.

Organizarea și activitatea vamală în epoca de tranziție spre perioada modernă avea loc conform reglementărilor vamale prevăzute de prevederile Regulamentelor Organice și a statutului Uniunii vamale a principatelor române din anul 1847. [6.]

În această perioadă un impuls mare în dezvoltarea economică a Principatelor Române l-a constituit proclamarea libertății comerțului pe Dunăre și marea Neagră prin Tratatul de pace de la Adrianopol încheiat între Turcia și Rusia în anul 1829. [7.]

O libertate, care alături de abolirea totală a controlului turcesc asupra produselor Moldovei și Țării Românești a deschis larg perspective celor două principate, contribuind la dezvoltarea într-un ritm rapid a relațiilor comerciale. În acest context, făcându-se o revizuire a organizării și administrării vămilor ca importante surse de venit.

Ele nu mai aparțineau ca în secolele precedente domnitorului, ci reveneau visteriilor principatelor, acestea concretizându-se într-o serie de prevederi cuprinse în Regulamentele Organice.

Regulamentele Organice au avut drept scop înlesnirea întăririi în circuitul european a unor cantități tot mai mari de produse, în cea mai mare parte oferite Porții Otomane până în anul 1829.

În acest sens art. 148 din Regulamentul Organic a Moldovei și art. 154, 156 al Regulamentului Organic al Țării Românești a prevăzut libertatea exportului tuturor categoriilor de produse. [8.]

Taxele de import constituiau 3% din valoarea mărfii, iar tranzitul a fost declarat liber tuturor categoriilor de mărfuri, fiind doar condiționat de respectarea doar anumitor reguli stabilite pentru aceste cazuri. Din cauza faptului că în Moldova și în Țara Românească se exportau multe vite, s-au stabilit taxe vamale de export din cauza faptului, că aceste mărfuri erau întrebate în statele vecine. Dar una din cele mai importante dispoziții din cuprinsul regulamentelor Organice, care au înlăturat pentru totdeauna cea mai apăsătoare piedică ce a stat în calea dezvoltării comerțului intern și creării pieții unice a celor două principate române a constituit desființarea rețelei de vămi interne. Ele au persistat în decursul întregii perioade a evului mediu în Moldova și Țara Românească, fixându-se posturi vamale la hotarele principatelor.

Urmarea firească a abolirii vămilor interne a contribuit la intensificarea treptată a schimbului dintre oraș și sat, la scoaterea din izolare în care se aflau anumite regiuni, la înmulțirea locurilor de schimb de mărfuri. Toate acestea contribuind la uniformizarea activității comerciale pe întreg teritoriul celor două principate române.

În consecință, au fost create condițiile realizării unei piețe unice pentru fiecare principat în parte, etapă obligatorie și importantă pentru crearea mai târziu a unei peți unice pentru ambele principate. Importul și exportul dintr-o parte în alta (Țara Românească și Moldova) au fost declarate libere, excepție făcând doar produsele deficitare (ex. cerealele, vitele, sarea, etc.).

Dar aplicarea în practică a acestor prevederi trebuia să fie amânată, deoarece unificarea vamală ce urma să se realizeze, presupunea o perioadă de negocieri în vederea stabilirii unor norme precise în virtutea cărora, odată ridicat controlul vamal dintre Moldova și Țara Românească să nu atragă după sine scăderea veniturilor visteriilor celor două țări. Însă posibilitățile de promovare de către Moldova și Țara Românească a unei politici vamale proprii, care să vine în sprijinul propășirii lor economice, au fost foarte mult restrânse datorită stării de dependență față de Poarta Otomană, neputând să fie depășite în această direcție decât limitele autonomiei administrative.

Această stare de dependență era generată de aplicarea și în principate a tratatelor de comerț încheiate de Turcia cu diferite țări din Europa. Așa se explică prevederile din Regulamentele Organice a celor două Principate Române în virtutea cărora negustorii străini, ce desfășurau un comerț cu ridicata, urmau să plătească taxe vamale cuprinse în tarifele generale ce însoțeau respectivele tratate. Autonomia vamală relativă a principatelor Românești, datorată în cea mai mare măsură noii situații politice dobândită după pacea de la Adrianopol, este caracterizată prin dreptul acestora de a stabili taxe vamale asupra produselor de primă necesitate al căror export în cazul lipsei acestora în țară putea fi interzis. La aceasta am mai putea adăuga și interesele economice și politice pe care unele puteri europene le-au avut în principatele Române. Din acest joc concurent a rezultat o conjunctură favorabilă

pentru menținerea autonomiei vamale relative. În acest sens, un exemplu ni-l oferă încercarea Turciei de a impune Principatelor Române tratatul „Ponsombi”, încheiat cu Anglia în anul 1838. Prin acest tratat în schimbul desființării vămilor interne, Poarta a obținut în compensație majorarea taxelor vamale „ad-valorem” de la 3 la 5% pentru import și 12% pentru export. Iar orice tranzit ce se efectua pe căile terestre era supus unei taxe vamale de 3%, care era încasată la posturile vamale de frontieră. Dacă tranzitul se efectua pe cale maritimă sau fluvială, era scutit de orice impunere, adică se bucura de libera trecere prin porturile respective. [9.]

Sultanul, dorind să impună principatelor dispozițiile acestui tratat, trimisese un firman (document), în virtutea căruia „aceste țări urmau să se conformeze prevederilor acestui tratat. În schimb, Principatele Românești luptă împotriva implementării acestui tratat. Opoziția se întâlnește și din partea altor state împotriva implementării acestui tratat în principate. Putem aduce exemplul Austriei, ale cărei relații comerciale primeau o lovitură referitor la comerțul cu Principatele, conform prevederilor acestui tratat. De asemenea sprijinul Rusiei acordat lui Mihai Sturza la intervențiile acestuia pentru menținerea vechiului tarif, au făcut ca prevederile tratatului menționat să nu se aplice integral, taxele vamale la export constituind 3%, așa cum fusese stabilită prin tratatul comercial dintre Rusia și Turcia din anul 1783. [10.]

Dar în ceea ce privește autonomia vamală relativă a principatelor Române, trebuie de remarcat, că relațiile comerciale a celor două Principate Române erau subordonate dispozițiilor tratatelor încheiate de Turcia, totuși între ele și Poarta Otomană exista o linie vamală, unde atât mărfurile străine, cât și cele autohtone erau supuse taxării.

Referindu-ne la uniunea vamală a Principatelor, trebuie de menționat, că încă Regulamentele Organice s-au referit la aceasta. Însă mai târziu, ca să pună sfârșit nenumăratelor neînțelegeri, Principatele au hotărât să încheie un acord de liberă trecere, luându-și astfel angajamentul să suprimă frontierele vamale. Temeiul acestui acord vamal a fost pus în anul 1833, și a fost completat prin Convenția de la 26 iunie -8 iulie 1835 din Iași. [11.]

Mihai Vodă Sturdza confirmă Convenția din 8 iulie și 15 iulie între Moldova și Țara Românească prin care s-au stabilit norme comune ce urmau să se aplice de către fiecare din părți, în raporturile reciproce, în situația când cetățenii uneia se găseau pe teritoriul celeilalte. Locuitorii Moldovei și Țării Românești aveau dreptul de a face negoț în ambele țări, de a dobândi proprietăți, de a se deplasa dintr-un teritoriu în altul pentru pășunatul vitelor, pentru morărit, de a fi scutiți de taxele vamale pentru cumpărături care nu erau destinate comerțului. Această convenție era opera unei comisii mixte cu sediul la Focșani, din cadrul căreia făceau parte reprezentanții Moldovei și Munteniei. Tranzitul a fost declarat liber, afară de grâne, vite, sare și alcool, dar în ceea ce privește importul și exportul dintr-un principat în altul, au fost stabilite limite cantitative. [12.]

În anul 1846 reprezentanții Moldovei și Țării Românești și-au început lucrările pentru încheierea unei noi convenții vamale, în virtutea căreia, vămile principatelor urmau să fie unificate, iar linia vamală care a existat între ele de-a lungul veacurilor, urma să fie suprimată pentru totdeauna. Reprezentanții celor două principate au subliniat, că sunt legate prin interese comune, prin numeroase relații de vecinătate, prin aceeași legislație și aceeași poziție politică, vor înlătura pe viitor din mijlocul lor greutățile ivite până atunci datorită alcătuirii unei Convenții, conform dispozițiilor căreia urmau să se înlesnească relațiile de negoț, precum și comunicațiile între ambele principate. Un act normativ nou, un tratat între Moldova și Țara Românească cu privire la o uniune vamală. În virtutea acestui tratat urma să fie desființată granița vamală existentă până atunci între Valahia și Moldova, să fie instaurat un tarif liber între ele și să fie adoptate o constituție vamală comună, precum și, în măsura în care situația diferită o permitea, un tarif vamal comun. Arendarea taxelor vamale trebuia să fie înfăptuită în comun și beneficiul să fie împărțit într-o proporție de 3/5 către Valahia și 2/5 către Moldova. Pe baza acestui tratat în vigoare la 1/13 ianuarie 1848, s-a întocmit de către Ministerul Finanțelor din Moldova o înștiințare în care se publică condițiile arendării taxelor vamale, care conține, totodată, și bazele constituției vamale. [13.]

După ce proiectul a fost întocmit, el urma să fie iscălit de cei doi domnitori. Astfel, G. Bibescu, ratificând Convenția la 31 martie 1847 îl trimite pe un reprezentant al Comisiei să schimbe ratificările și la 25 aprilie 1847 Mihai Sturza a semnat această convenție.

Astfel, s-a pus sfârșit tratatelor, ce au avut loc între Moldova și Țara Românească cu scopul de a găsi modalitățile cele mai eficiente pentru coordonarea intereselor lor comerciale. Prin intrarea în vigoare și aplicarea ei începând cu 1 ianuarie 1848 a Convenției de unificare a vamilor celor două Principate Române și a suprimării barierei vamale dintre ele, s-a înlesnit pe plan intern unirea celor două piețe în una singură. Anume odată cu suprimarea liniei vamale dintre Moldova și Țara Românească au fost înlăturate orice tip de restricții din calea circulației mărfurilor dintre cele două principate, adică trecerea mărfurilor fără plata taxelor vamale și a altor impozite de orice natură și nefiind supuse controlului vamal. [14.]

Potrivit convenției de la Balta Liman, s-au numit în ambele principate alți domni pe timp de șapte ani: Grigore Alexandru Ghica în Moldova și Barbu Știrbei în Muntenia. În acești ani s-au făcut anumite îmbunătățiri în administrația Principatelor, mai ales în Moldova, unde domnitorul ducea o politică cu tendințe liberale. Anii imediat următori revoluției se caracterizează prin rolul crescând al burgheziei, care cucerește poziții noi în viața economică și politică. Are loc o dezvoltare a producției și a schimbului de mărfuri, lărgirea transporturilor rutiere și a navigației, intensificarea legăturilor economice între diferite regiuni. Aceasta a avut ca urmare atenuarea particularităților locale, lărgirea schimburilor comerciale dintre Principatele Române, care se transformă treptat într-o unitate economică. Piețele locale, provinciale, s-au contopit astfel într-o piață unică; o etapă importantă a reprezentat-o desființarea vămii dintre Moldova și Țara Românească, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1848. În același timp sunt amplificate legăturile economice ale Principatelor dinăruine cu Transilvania, pregătindu-se condițiile pentru desăvârșirea formării pieței naționale prin unificarea întregului teritoriu locuit de poporul român. [15.]

Dacă careva mărfuri erau trecute dintr-un principat în altul și după aceea erau exportate după hotarele principatelor, se plăteau taxe vamale de export guvernului țării prin care a trecut frontiera, iar veniturile acumulate de către vămi a celor două țări trebuiau să fie puse în comun și atribuite 1/3 Moldovei, 2/3 Munteniei. Perioada dată sa menținut sistemul arendării vămilor. Cu toate acestea, Convenția moldo-muntenă prevedea, că vămile Moldovei și Munteniei vor fi arendate prin licitație pentru o perioadă egală pentru cele două principate. [16.]

La 5 ianuarie 1859 A.I. Cuza a fost ales domnitor în Moldova, iar la 24.01.1859 ales în Țara Românească, astfel fiind înfăptuită unirea personală a Principatelor, ca după aceea în anul 1868 să fie înfăptuită uniunea reală a principatelor. [17.]

Către anul 1860 unirea politică a Principatelor a condiționat faptul ca să dispară orice barieră vamală între cele două țări, ceea ce a constituit un progres unit economic.

Tot în anul 1860 Adunarea Națională a votat o lege vamală, care prin art. 1 a interzis guvernului de a da în arendă vămile. [18.]

Iar prin art. 2 a stabilit o singură administrație pentru ambele principate unite, ceea ce a dus la o bună organizare și funcționare a vămilor. Dar în această perioadă se exercita și un control sever și minuțios în vederea aplicării dispoziției legale și regulamentare de către un corp de inspectori, care aveau ca misiune „să descopere fraudele, care se practica des în sistemul vamal.

Referindu-ne la legătura dintre dezvoltarea economică și legislația vamală, atunci această lege vamală referindu-se la tendința protecționistă și de liberalism pe de o parte încuraja industria, iar pe de altă parte importul mașinilor necesare agriculturii, care era scutit de plata taxelor vamale. Astfel, pe baza acestui sistem tarifar, statul urmărea scopul formării și dezvoltării industriei agriculturii.

Pe baza acestei legi a fost stabilit și un tarif vamal unitar pentru import și export.

Deasemenea se prevedea creșterea procentului asupra tuturor mărfurilor, atât la import, cât și la export, excepție făcând mărfurile care se bucurau de scutiri, ca exemplu importul mașinilor necesare agriculturii.

Totuși, evidențiem o lacună în această lege, care prevedea și o scutire vamală la exportul hârtiei și mai ales a cărbunelui, când aici nici măcar nu existau astfel de industrii de transformare și extragere.

În ceea ce privește aplicarea coeficientului tarifar, exista un singur criteriu – factura, taxarea făcându-se la frontieră, unde era prezentată marfa la birourile de vămuire respective. Către anul 1862 se constată, că procesul de aplicare a legii era destul de defectuos, și se stabilea scutirea de taxe vamale a exportului vitelor și a materialului brut autohton, în scopul răspândirii produselor naționale.

Însă, în anul 1864, această măsură a fost suprimată, stabilindu-se din nou 5% pentru exportul acestor mărfuri. [19.]

În această perioadă a fost formată și o comisie, care avea drept scop să schimbe sistemul tarifar și care a stabilit un nou tarif vamal, înlocuind taxele vamale „ad-valorem” care se aplicau, prin taxe fixe pentru 404 tipuri de mărfuri. Anume guvernul din anul 1866 având dorința de a da un avânt sau o dezvoltare a comerțului, tindea să desființeze taxele ad-valorem, înlocuindu-le cu taxe pe greutate, măsură și număr. mai târziu taxele de export au fost stabilite în mărime de 4% și 3%, cu scopul de a favoriza exportul de mărfuri autohtone, iar taxele de import s-au mărit de la 5% la 7%, iar în anul 1867 principatele dorind să dea o mai mare extensiune exportului, taxele vamale de export au fost reduse până la 2%. [20.]

Rezultatul schimbărilor în legislația vamală și scopul României de a-și crea o industrie și să-și încurajeze agricultura, cât și datele statistice din această perioadă demonstrează, că se mărise numărul tranzacțiilor comerciale, ceea ce ducea la acumularea unui tarif mai mare din partea României. Formarea statului unitar român a dus la unificarea legislativă și reglementarea regimului vamal, a taxelor vamale și tarifului vamal, cât și la practica aplicării actelor legislative vamale. A fost admisă administrarea generală a vămilor, reglementarea juridică a trecerii mărfurilor peste frontiera vamală, cât și supravegherea și răspunderea vamală.

În vara anului 1874, potrivit instrucțiunilor elaborate de guvernele principatelor, o comisie mixtă, formată din diferiți specialiști a fost însărcinată cu redactarea condițiilor de vânzare a veniturilor vămilor și stabilirii unui tarif comun pentru toate mărfurile supuse taxelor vamale, care urma să fie reînnoit din șase în șase ani. De fiecare dată formalitățile referitoare la licitație urmau să fie publicate.

Ultimul preț al licitației care era acela al contractului încheiat între cumpărător și guvernul țării în care a avut loc această licitație și urma să fie împărțit în următorul mod: 2/3 – Munteniei și 1/3 – Moldovei. [21.] Ulterior au urmat un șir de Convenții de comerț încheiate între România și alte state.

a. Convenția de comerț încheiate între România și Austro-Ungaria (10 iunie 1875, Viena), prin care se stipula libertatea de comerț și navigație pentru supușii celor două țări pe teritoriile statelor contractante, fără a fi impuși la impozite și taxe mai ridicate decât cele percepute de la naționali. Părțile contractante nu aveau dreptul de a introduce prohibiții în comerțul reciproc al supușilor, exceptându-se de la această prevedere tutunul, sarea, armele, praful de pușcă și munițiile de război. Mărfurile de orice natură provenind din unul din cele două teritorii sau cu destinație spre una din părțile contractante erau reciproc scutite de orice drept de tranzit. Cele două state se angajau să concentreze în aceeași localitate birourile de vamă stabilite pe frontieră, cu scopul ca operațiunile vamale prilejuite de trecerea mărfurilor dintr-un teritoriu în altul să se poată efectua simultan. [22.]

b) Convenția de comerț și de navigație între România și Rusia din 15/27 martie 1876 încheiată la București. Supușii celor două țări puteau să desfășoare comerț și navigație între România și Rusia, bucurându-se de aceeași protecție ca și naționali lor. Cetățenii celor două părți contractante aveau dreptul de a exercita, în toată întinderea ambelor teritorii, industria și comerțul fără a fi supuși la taxe generale sau locale și nici la impozite sau obligații care să se deosebească de acelea fixate de naționali [23].

c) Convenția de comerț între România și Germania din 14/26 noiembrie 1877 încheiată la Berlin. Supușii celor două state nu puteau fi impuși la taxe generale sau locale, bucurându-se

de privilegiile și imunitățile în materie de comerț naționalii lor. Înlăturarea prohibițiilor la import și export, cu excepția unor produse, reciprocitatea scăzământelor la tarifele de import și export. Dispozițiile convenției se aplicau și la marele ducat Luxemburg pe perioada cât el era integrat în sistemul vamal sau de import german. [24.].

d) Convenția de comerț și de navigație încheiată între România și Italia din 11/23 martie 1878, prin care se stipula reciprocitatea de privilegii. [25.]

e) Convenția de comerț între România și Elveția din 30 martie/11 aprilie 1878 încheiată la Viena. Cele două state garantau reciprocitate tratamentul națiunii celei mai favorizate pentru toate operațiunile de import, export și tranzit. [26.]

Referințe:

1. Mitileneu, M. Colecțiune de tratate și convențiunile României cu puterile străine de la anul 1368 până în zilele noastre, București, 1874, pag. 489.
2. Ioan Bitoleanu, Introducere în istoria dreptului, București, Editura Fundației România Mare, 2006.
3. Martens, G. F. Recueil des principaux traites... , ed. 2, Gottingen, 1853.
4. <http://www.scribube.com> "Problemele Dunării în contextual rivalității turco-austriece-ruse"
5. Mitileneu, M. Colecțiune de tratate și convențiunile României cu puterile străine de la anul 1368 până în zilele noastre, București, 1874, pag. 512.
6. Anuarul Institutului de Cercetări Socio-Umane "Gheorghe Șincai al Academiei Române" volum. V-VI, 2002-2003, București.
7. Scorpan, Costin, *Istoria României. Enciclopedie*, Editura Nemira, București, 1997.
8. Ion Ionașcu, Petre Bărbulescu, Gheorghe Gheorghe, Relațiile internaționale ale României în documente (1368-1900), Culegere selectivă de tratate, acorduri, convenții și alte acte cu caracter internațional, Editura politică, București, 1971, pag. 284.
9. Băicoianu, C. I. Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentul Organic și până în prezent, vol. I, partea I-II, București, 1904.
10. Keith Hitchins. *Românii, 1774-1866*, Humanitas, Bucharest, 1998. (translation of the English-language edition *The Romanians, 1774-1866*, Oxford University Press, USA, 1996)
11. Bușe, C., Contribuții privind regimul vamal al Principatelor Române în perioada 1838-1874, *Analele Universității București* 1971, pag. 75-84
12. Băicoianu, C. I. Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentul Organic și până în prezent, vol. I, partea I-II, București, 1904.
13. Platon, Gh. Mihai Sturdza domnul regulamentar al Moldovei (1834-1849), în "Revista de Istorie a Moldovei". 1991, nr. 3 (7), p. 45.
14. Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturza, Dimitrie C. Sturza, Colescu Vartic C. *Acte și documente relative la istoria renașterii României* vol. VI, București, 1896, pag. 165-179.
15. Iordache, A. *Principatele Române în epoca modernă*, vol. I. București, 1996, p. 115, 118, 127, 128, 134-135.
16. Martens, G. F., Fr. Murhard. *Nouveau recueil general de traites*, tome XI (1847-1848), pag. 259-274.
17. *Istoria românilor. Transilvania*, Volumul II, Editura George Barițiu, Cluj-Napoca, 1997, pag. 175.
18. Baicoianu, C. I. *Istoria politiceii noastre vamale și comerciale de la regulamentul organic și până în prezent*, București, 1904.

19. P. Constantinescu, Em. Condurachi, C. Daicoviciu, A. Oțetea, D. Prodan și a. Istoria României, vol. IV, Formarea și consolidarea orânduirii capitaliste (1848-1878), Editura Academia Republicii Populare România, București, 1964, p. 335.
20. Valeriu Stan. Alexandru Ioan Cuza, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984.
21. Monitorul Oficial, nr. 16, din 24-25 februarie, 1864.
22. Ioan Condor. Dreptul finanțelor publice, Editura Fundației României de Măine, București, 2006, pag. 36-43.
23. Ion Ionașcu, Petre Bărbulescu, Gheorghe Gheorghe. Relațiile internaționale ale României în documente (1368-1900), Culegere selectivă de tratate, acorduri, convenții și alte acte cu caracter internațional, Editura politică, nr.377, București, 1971, pag. 309-325.
24. Monitorul Oficial, nr. 113, din 26 mai 1876, Legea pentru ratificare a fost publicată prin I.D.R., nr. 195, din 25 mai 1876. Instrumentele de ratificare s-au schimbat la București la 1 iunie 1876. La 9-21 decembrie 1893 s-a semnat la București o nouă convenție de comerț cu Austro-Ungaria ,care a intrat în vigoare la 2-14 iunie 1894.
25. Convenția a fost ratificată la 21 octombrie 1876. Legea de ratificare a fost publicată în Monitorul Oficial din 28 octombrie/9 noiembrie 1876. Instrumentele de ratificare au fost schimbate la 21 octombrie/2 noiembrie 1878, dată la care a intrat în vigoare convenția. La 4/16 noiembrie 1886 România a încheiat un alt tratat de comerț cu Rusia ,care a fost înlocuit prin învoiala din 1893.
26. Legea de ratificare a fost publicată în Monitorul Oficial din 7 /19 iunie 1881, ratificările s-au schimbat la 10 iulie 1881 la Berlin. Convenția din 1877 a fost modificată prin convenția semnată la București la 17 februarie/1 martie 1887 (Monitorul Oficial din 27 mai 1887), care la rîndul ei , a fost înlocuită cu convenția din 21 octombrie 1893. (Monitorul Oficial nr.26 din 23 decembrie/4 ianuarie, 1894.)
27. Legea pentru ratificare a fost publicată prin I.D.R. nr.392 din 19 februarie 1881, apărut în Monitorul Oficial, nr.42, din 22 februarie /19 februarie 1881. Convenția a intrat în vigoare la 1/13 aprilie 1881, data la care a avut loc schimbul instrumentelor de ratificare. A fost înlocuită prin convenția de la București ,semnată la 11/23 decembrie, din 1892” Martens N.R.G.T. (s. II), vol. VIII, p. 837.
28. Convenția a fost votată de Adunarea Deputaților la 15 mai 1878 și de senat la 2 iunie 1878. A intrat în vigoare la 4 decembrie 1878, în aceeași zi cu schimbarea instrumentelor de ratificare. Legea pentru ratificare a fost promulgată prin I.D.R. nr. 392, din 13 decembrie 1878, apărută în Monitorul Oficial, nr. 280, din 17 /29 decembrie 1878. Convenția a fost înlocuită prin tratatul de comerț încheiat la București, la 26 mai/7 iunie 1886, (Monitorul Oficial nr.63 din 1886), înlocuit cu convenția din 19 februarie/3 martie 1893. (Monitorul Oficial nr.26 din 30 aprilie/12 mai 1893).

Recenzent: dr., conf. univ. Cornea S.

Data prezentării: 12 octombrie 2012