CONTRACTUL INTERNAȚIONAL DE TRANSPORT RUTIER DE MĂRFURI

Elena BAJUREA
CZU: 341.241.8:656.135 + 339.542 *elena.bajurea.13@gmail.com*

The purpose of this paper is to accomplish a scientific research in the field of international road transport of goods, describing the legal mechanisms by which it is realized: the international contract for road transport of goods, the T.I.R. transit regime and the temporary admission regime.

În cadrul prezentei lucrări, am venit cu o analiză juridică asupra a trei instrumente deosebite, a căror importanță juridică, economică și socială nu trebuie neglijată: contractul internațional de transport rutier de mărfuri, transportul internațional rutier de mărfuri efectuat sub regimul TIR și transportul internațional rutier de mărfuri efectuat sub regimul de admitere temporară.

Convenția care fundamentează raporturile juridice ce izvorăsc din **contractul internațional de transport rutier de mărfuri,** adică **reglementarea-cadru**, este *Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR),* adoptată la Geneva la 19.05.1956 [1].

Una din definițiile care ajută la interpretarea corectă a naturii juridice și a caracterelor juridice ale contractului internațional de transport rutier de mărfuri poate fi considerată, pe bunădreptate, următoarea: „Contractul de transport rutier internațional de mărfuri este acordul în baza căruia o persoană, numită cărăuș, se obligă să transporte pe cale rutieră, cu titlu oneros și vehicule adecvate, în interiorul termenului stabilit, marfa preluată de la expeditor și să o livreze destinatarului indicat de expeditor, pe teritoriul altui stat decât cel unde a fost preluată marfa″ [2, p.500].

Reglementarea-cadru în ceea ce privește **regimul de tranzit TIR** o constituie *Convenția vamală relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR,* adoptată la 14.11.1975 la Geneva, intrată în vigoare la 20 martie 1978 [3]. În acest sens, regimul TIR reprezintă un sistem armonizat internațional de control vamal,

care facilitează transportarea mărfurilor între două birouri vamale în baza unui Carnet TIR, cu respectarea unor condiții expres-menționate în Convenție.

Cu referire la **regimul de admitere temporară,** necesită a fi menționat faptul că acesta reprezintă un regim vamal care permite primirea într-un teritoriu vamal cu scutirea de plata drepturilor și a taxelor de import, fără aplicarea interdicțiilor sau a restricțiilor la importurile cu caracter economic, a anumitor mărfuri (inclusiv a mijloacelor de transport) importate cu un scop precis și destinate reexportului, într-un termen determinat, fără a fi suferit modificări, cu excepția deprecierii normale în urma utilizării [4]. Astăzi, *Convenția privind admiterea temporară,* adoptată la Istanbul la 26.06.1990 [5], constituie **reglementarea-cadru** în acest sens.

Importanța colosală a acestor trei instrumente a fost demonstrată în cadrul secțiunilor și capitolelor lucrării, de unde rezultă clar că transportul internațional rutier de mărfuri rămâne a fi liderul desăvârșit în livrarea mărfii de pe teritoriul unui stat pe altul, atât prin intermediul încheierii unui contract internațional de transport rutier de mărfuri, cât și prin efectuarea unei operațiuni de transport internațional rutier de mărfuri utilizându-se unul dintre carnetele T.I.R. sau A.T.A.

Ca rezultat al unei cercetări minuțioase, necesită a fi enunțate cele mai importante aspecte ale subiectului care reflectă cele trei instrumente juridice, cu mențiunea că cele care se referă la contractul internațional de transport rutier de mărfuri sunt într-atât de neobișnuite și subtile, încât îl fac pe cel din urmă să iasă din tiparele unui tip de contract clasic:

- prezența caracterului imperativ al prevederilor Convențiilor analizate;
- destinatarul are statut de beneficiar al contractului, și nicidecum parte la el;
- legătura acestui contract cu contractul internațional de vânzare-cumpărare nu îi conferă primului statut de contract accesoriu, acesta rămâne în continuare un act juridic principal care urmează să își producă efectele juridice, chiar și în eventualitatea în care contractul internațional de vânzare-cumpărare ar putea fi declarat nul;

- obligațiile părților la contract sunt indicate expres în Convenția de la Geneva din 16.05.1956, sau pot fi deduse din secțiunea dedicată răspunderii părților;
- Convenția de la Geneva din 14.11.1975 prevede posibilitatea de soluționare pe cale extrajudiciară a litigiilor.

Pe parcursul studiului efectuat, am observat și multe încercări reușite de digitalizare a acestor mecanisme juridice. Bunăoară, implementarea sistemului *e-T.I.R.,* care progresează și în Republica Moldova. Începând cu 01.01.2019, Republica Moldova a pus în aplicare un derivat al acestui sistem, și anume, aplicația electronică *T.I.R.-E.P.D. (T.I.R.-Electronic Predeclaration),* iar cei care o utilizează sunt satisfăcuți de modul în care aceasta funcționează. Serviciul Vamal al Republicii Moldova în colaborare cu Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Republica Moldova asigură și monitorizează utilizarea acestuia de către operatorii de transport [6].

Cu scop de recomandare, ar fi bine-venit ca această inițiativă să fie preluată și în domeniul transportului internațional rutier de mărfuri, efectuat sub acoperirea Carnetului A.T.A., ceea ce înseamnă crearea unei aplicații care ar putea fi utilizată drept o versiune electronică a Carnetului A.T.A. Dat fiind faptul că datele statistice arată că în Republica Moldova, cât și în alte state ale lumii, Carnetul A.T.A. este la mare căutare (în anul 2017, au fost eliberate peste 185.000 Carnete A.T.A., care au acoperit mărfuri a căror valoare este estimată la 26 mld. dolari [7], iar în Republica Moldova, Camera de Comerț și Industrie a eliberat 151 de Carnete A.T.A. pentru exportul temporar de mărfuri în valoare de peste 100 milioane lei [8]). Adaptarea regimului de admitere temporară la un sistem electronic ar veni cu un șir de facilități noi care nu vor face decât să îi sporească popularitatea: va reduce din timpul petrecut la traversarea frontierelor și realizarea formalităților vamale, va reduce cheltuielile de transport și aferente acestuia, precum și, revenind la situația epidemiologică din acest an, va diminua semnificativ riscul de infectare cu diferite maladii. În acest fel, Republica Moldova ar deveni un adevărat promotor și etalon în digitalizarea instrumentelor de transport internațional rutier de mărfuri, precum și toate procedurile care rezultă nemijlocit din aceste operațiuni.

Referințe:

1. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf, accesat la 15.02.2020
2. GRIBINCEA, L. *Dreptul comerțului internațional. Tratat*. Chișinău: Reclama, 2014. 500 p.
3. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/03/19780320%2006-52%20AM/Ch_XI_A_16p.pdf, accesat la 23.03.2020
4. Art.1 din Convenția privind admiterea temporară, adoptată la Istanbul la 26.06.1990.
5. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:21993A0527(01)&from=RO, accesat la 05.04.2020.
6. https://customs.gov.md/ro/content/versiunea-actualizata-aplicatiei-tir-epd-va-deveni-functionala-incepand-cu-anul-viitor, accesat la 23.04.2020.
7. https://iccwbo.org/resources-for-business/ata-carnet/, accesat la 06.04.2020.
8. https://expertiza.chamber.md/carnetul-ata-tot-mai-des-solicitat-de-antreprenori/, accesat la 06.04.2020.

Recomandat
Lilia GRIBINCEA, dr., conf. univ.