Organizaţii internaţionale şi naţionale în domeniul transportului auto internaţional

1. Definiţii

Transport rutier- reprezintă orice operaţiune de transport care se realizează cu vehicule rutiere, pentru deplasarea persoanelor, mărfurilor, ghiar dacă vehiculul rutier este pe o anumită porţiune a drumului transportat la rîndul său pe/de un alt mijloc de transport.

Operaţiuni de transport rutier sunt considerate activităţile conexe transporturilor rutiere.

Operator de transport ruier- reprezintă orice persoană fizică sau juridică ce deţine în proprietate sau are închiriate vehicule rutiere şi care efectuiează transporturi rutiere interne şi/sau internaşionale direct sau prin intermediar, ori prin asociere cu alte persoane fizice sau juridice.

Operatorii de transpot pot efectua transporturi rutiere publice şi/sau în interespropriu.

Transport rutier public se efectuiează pe bază de contract, contra plată, de către operatori de transport rutier, care deţin în proprietate sau cu chirie vehicule rutiere, indiferent de capacitatea de transport a acestora.

Transport rutier în interes propriu este efectuat fără încasarea vreunui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii al acestuia şi se realizează în principiu în următoarele condiţii:

a) ***foloseşte vehicule deţinute în proprietate sau sub orice titlu;***
b) ***este o activitate accesorie sau auxiliară a celorlante activităţi ale operatorului de transport;***
c) ***mărfurile sau bunurile sunt proprietatea operatorului sau au fost vîndute, cumpărate sau închiriate, ori au fost produse, extrase, prelucrate de către acesta, scopul fiind acela de a numai le deplasa, transportul fiind spre sau de la operatorul de transport, pentru satisfacerea necesităţilor proprii;***
d) ***persoanele transportate sunt angajaţii operatorului de transport sau membrii de familie a acestuia, scopultransportului fiind pentru deplasarea în interes familial, social sau de binefacere;***

Autovehicul- vehicul care se deplasează pe drum prin propulsie proprie, cu excepţia vehiculelor care circulă pe şine şi a mopedelor.

Remorcă- vehicul rutier care nu dispune de sistem propriu de propulsie şi care este destinat să fie tractat de autovehicul.

Activităţea conexă transportui rutier- activitatea care se desfăşoară în legătură cu activitatea de ransport rutier şi face parte din acesta.

Transport utier internaţional- operaţiunea de transport în cursul căreia un vehicul rutier se deplasează pe teritoriul a cel puţin două ţări

Vehicul rutier- sistem mecanic care circulă pe drum cu sau fără mijloace proprii de propulsare şi care se utilizează pentru transportul de persoane, mărfuri, bunuri ori pentru

efectuarea de servicii sau lucrări, cu excepţia vehiculelor cu tracţiune animală şi cele împinse sau trase cu mîna.

2. Organizaţii internaţionale şi naţionale în domeniul transportului auto internaţional

Problemele dezvoltării transportului internaţional, ale perfcţionării mijloacelor de transport, înlăturîrii obstacolelor din traficul de mărfuri şi de persoane sunt în atenţia diferitor organizaţii internaţionale şi naţionale.

a) Uniunea internaţională a transportului rutier (IRU)
b) Federaţia Internaţională a Automobilului (FIA)
c) Federaţia Internaţională a Asociaţiilor de Expediţii de transport auto (FIATA)
d) Asociaţia internaţională a transportatorilor auto din Moldova (AITA)
e) Agenţia Naţională Transport Auto

Obiectivul de bază al acestor organizaţii ***este elaborarea actelor normative***, ce reglamentează organizarea şi efectuarea traficului de mărfuri şi persoane prin intermediului transportului auto. Toate documentele elaborate în vigoare se pot reduce la următoarele:

1) Cerinţe faţă de mijloacele de transport admise în traficul auto internaţional.
2) Regulile, organizarea şi securitatea circulaţiei rutiere.
3) Cerinţele faţă de şoferii mijloacelor de transport din traficul internaşional şi organizarea muncii lor.
4) Condiţiile efectuării traficului auto internaţional, drepturile, obligaşiile şi responsabilităţile participanţilor la trafic.
5) Regulile controlului vamal şi de frontieră în traficul auto internaţional.
6) Impozitarea traficului auto internaţional şi a mijloacelor de transport ce îl efectuiează.
7) Asigurarea răspunderii civile a posesorilor mijloacelor de transport pentru daunele cauzate.

Cu participarea activă şi ajutorul substanţial al organizaţiilor internaţionale neguvernamentale Comitetului pentru Transportul Intern (CTI) al Comisiei Economice Europene (CEE) a ONU a elaborat o serie de convenţii, acorduri, recomandări şi norme pentru asigurarea traficului auto internaţional în Europa.

Cele mai importante sunt următoarele:

1) Convenţia privind circulaţia rutieră (1949, 1968)
2) Convenţia privind semnele convenţionale şi semnalele (1968)
3) Acordul european privind automagistralele internaţionale (1975)
4) Convenţia referitoare la contractul de transport internaţional de mărfuri pe şosele **CMR** (1956)
5) Convenţia referitoare la contractul pentru transportul auto internaţional de pasageri şi bagaje **ASOR** (1978)
6) Convenţia vamală referitoare la transportul auto internaţional de mărfuri cu aplicarea carnetului **TIR** (1959, 1979)

7) Acordul european privind transportul rutier al încărcăturilor periculoase **ADR** (1957)
8) Acordul european privind munca echipajelor vehiculelor, care efectuiează transporturi internaţionale rutiere **AETR** (1970)

2.1 Agenţia NaţionalăTransport Auto

Agenţia Naţională Transport Auto a fost fondată prin Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova nr. 1188 din 21 octmbrie 2008, este autoritatea administrativă centrală care elaborează şi promovează plitica statului în domeniul ransporturilor, se subordonează Guvernului şi are sediul în municipiul Chişinău.

Agenţia Naţională Transport Auto este o instituţie publcă cu statut de persoană juridică, dispune de bilanţ autonom , cont trezorerial, stampilă cu Stema de Stat.

Agenţia Naţională Transport Auto are următoarele atribuţi:

1. Implementează prevederile şi cerinţele acordurilor internaţionale şi convenţiilor în domeniul transportului auto la care Republic Moldova a aderat, a actelor legislative şi normative naţionale ce reglamentează activitatea transportului auto de mărfuri şi călători;
2. Monitorizarea procesului de comandare, primre, eliberare şi perfectare a autorizaţiilor multilaterale CEMT (conferinţa Europeană a Minştrilor de Transport), utilizate de agenţii economici autohtoni şi elaborarea dărilor de seamă pentru prezentarea acestora către Secretariatul CEMT;
3. Monitorizarea procsului de editare, efectuare a schmbului de autorizaţii internaţionale unitare cu ţările străine în coformitate cu acordurile bilaterale şi eliberarea acestora agenţilor transportatori din Republica Moldova;
4. eliberarea permiselor de activitate pe rutele regulate de călători agenţilor transportatori licenţiaţi;
5. Eliberarea carnetelor INTERBUS şi carnetelor foaie e parcurs (CFP) pentru ţările străine care nu au aderat la Acordul INTERBUS;
6. Monitorizarea îndepliniri de către transportatorii străini pe teritoriul Republcii Moldova şi a transportatorilor autihtoni care efectuează transporturi internaţionale, a condiţiilor acordurilor internaţionale AETR (Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaţionale pe şosele) şi INTERBUS (Acordul privind transportul internaţional ocazional de călători cu autocaul);
7. Comandarea, eliberarea şi monitorizarea utilizării cartelelor pentru tahografele digitale;
8. Monitorizarea respectării de către agenţii transportatori a prevederilor şi cerinţelor acordurilor internaţionale ADR (Acordul european efritor la traficul rutier internaţional de mărfuri periculoase) şi ATR (Acordulcu privire la transporturile iternaţionale de produse alimentare perisabile şi cu privire la mijloacele de ransport speciale destinate acestor transporturi), Regulamentului transportului mărfurilor periculoase pe teritoriul Republicii Moldova;
9. Participarea la comsiile de atestare a experţilor ADR, staţiilor de contol tehnic, conducătorilor auto, managerilor;

10. Eliberarea certificatelor e conformitate CEMT în baza rapoartelor de verificare eliberate de ătre staţiile de testare;
11. Eliberarea certificatelor de agreare ADR, certificatelor pentru condiţiile cotrolului tehic şi crtificatelor de corespundere a remorcilor şi semiremorcilor cerinţelor tehnice pentru camion „ sigur „;

2.2 Uniunea internaţională a transportului rutier (IRU)

Uniunea internaţională a transportului rutier (IRU) este unica organizaţie internaţională neguvernamentală care se ocupă cu problemele organizări şi dezvoltării transportului auto internaţional de mărfuri ţi pasageri. Uniunea internaţională a transportului rutier (IRU) a fost creată în anul 1943 în Geneva la iniţiativa asociaţiilor rutiere de transport din Belgia, Danemarca, Franţa, Anglia, Norvegia, Niderlanda, Suedia şi Elveţia.

Uniunea internaţională a transportului rutier (IRU) desfăşoară următoarele activităţi:

1. Examinarea şi participarea la soluţionarea tuturor problemelor ce ţin direct sau indirect de transportul auto;
2. Unificarea şi simplificarea ordinii şi regulilor referitoare la transportul auto, la formalităţile vamale, la contractele pentru transport, la securitatea circulaţiei;
3. Împotrivirea faţă de toate măsurile care pun în pericol atitudinea egală faţă de orice tip de transport sau sînt surse de descriminae pentru transportul auto;
4. Coordonarea şi susţinerea organizaţiilor naţionale care au drept scop dezvoltarea transportului auto internaţional;
5, Reprezentarea intereselor membrilor săi şi ale transportatorilor auto integral în organele de stat şi în toate organizaţiile obşteşti, private, naţionale şi internaţionale, activitatea cărora direct sau indirect este legată de autotransport;

2.3 Federaţia Internaţională a Automobilului (FIA)

Federaţia Internaţională a Automobilului (FIA) este o organizaţie mondială necomercială, care reuneşte cluburile, asociaţiile şi federaţiile naţionale de automobile.FIA a fost fondată în 1904 şi are statut consultativ ăn ONU.

Obiectivul principal al FIA este dezvoltarea integraţiei între membrii săi prin:

1. asigurarea unificării traficului automobilistic şi respectarea intereselor morale şi materiale ale automobiliştilor din toate ţările;
2. dezvoltarea traficului auto internaţional, a securităţii turizmului şi contribuţia la ocrotirea mediului ambiant;
3. dezvoltarea sportului auto, promulgarea şi respectarea regulelor comune privind organizarea şi derularea competiţiilor automobilistice;
4. încupajarea întroducerii şi extinderii facilităţilor şi serviciilor prestate membrilor FIA.
5. exercitarea puterii juridice în rezolvarea oricăror litigii apărute între membrii ei, în relaţii cu unul din membrii săi, activitatea căruia contravine obligaţiilor fixate în Statut şi Regulament;

a) Cluburile, Asociaţiile şi Federaţiile activitatea cărora se concentreză asupra transportului auto;

2.4 Federaţia Internaţională a Organizaţiilor de Expediţii (FIATA)

Federaţia Internaţională a Organizaţiilor de Expediţii (FIATA) a fost fondată în Viena / Austria la 31 mai 1926. FIATA, o organizaţie non – guvernamentală, reprezintă astăzi o industrie care acoperă aproximativ 400000 de firme de expediţii şi logistică, la care lucrează aproximativ 8 – 10 mln. De oameni din 150 de ţări.

FIATA are statut consultativ pe lîngă Consiliul Economic şi Social (ECOSOC) al ONU, este recunoscut ca reprezentant al industriei de transport de marfă şi expediere de către multe alte organizaţii neguvernamentale, autorităţi guvernamentale, privat, organizaţiilor internaţionale în domeniul transporturilor, cum ar fi: Camera Internaţională de comerţ (ICC), Asociaţia Internationă de Transport Aierian (IATA), Uniunea Internaţională a Căilor Ferate UIO), Uniunea Internaţională A Transportatorilor Rutieri (IRU), Organizaţia Internaţională a Vamelor (OMV), Organizaţia Internaţională a Comerţului (OMC), etc.

2.5 Asociaţia de autotransport internaţional din Moldova (AITA)

- asigură transportatorii auto cu documente necesare:

a) CMR – scrisori de trăsură internaţionale;
b) Carnet TIR – pentru transportul de mărfuri;

- eliberează „ Certificatul de agreere a unui vehicul rutier pentru transportul mărfurilor sub sigilii vamale”;
- asigură procurarea şi instalarea tahografelor;
- efectuiează asigurarea răspunderii civile „ Cartea Verde ”;
- organizează instruirea şoferilor şi managerilor în domeniul transportului auto internaţional;
- perfectează documentele pentru obţinerea vizelor;
- informează transportatorii privind traficul auto internaţional;

ÎNTREBĂRI PENTRU AUTOEVALUARE

1. Ce reprezintă un transport rutier internațional?

Răspuns corect: O operațiune în cursul căreia un vehicul se deplasează pe teritoriul a cel puțin două țări.

2. Care vehicule sunt excluse din definiția autovehiculului conform textului?

Răspuns corect: Vehiculele care circulă pe șine și mopedele.

3. Pe ce bază se efectuează transportul rutier public?

Răsuns corect: Pe bază de contract, contra plată.

4. Ce categorie de vehicule este exclusă din definiția generală a vehiculului rutier?

Răspuns corect: Vehiculele cu tracțiune animală și cele împinse sau trase cu mâna.

5. Ce reprezintă „AITA” conform organizațiilor enumerate în text?

Răspuns corect: Asociația internațională a transportatorilor auto din Moldova.

6. Ce organism a elaborat seria de convenții și acorduri cu ajutorul organizațiilor neguvernamentale?

Răspuns corect: Comitetul pentru Transportul Intern (CTI) al Comisiei Economice Europene (CEE) a ONU.

7. În ce an a fost adoptată Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR)?

Răspuns corect: 1956

8. Prin ce act a fost fondată Agenția Națională Transport Auto?

Răspuns corect: Prin Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova nr. 1188 din 21 octombrie 2008.

9. Cui se subordonează direct Agenția Națională Transport Auto și unde are sediul?

Răspuns corect: Se subordonează Guvernului și are sediul în municipiul Chișinău.

10. Ce atribuție are Agenția Națională Transport Auto în raport cu tahografele digitale?

Răspuns corect: Comandarea, eliberarea și monitorizarea utilizării cartelelor pentru tahografele digitale.

11. Care dintre următoarele documente a fost adoptat în anul 1970?

Răspuns corect: Acordul european privind munca echipajelor vehiculelor, care efectuiează transporturi internaţionale rutiere AETR

12. Ce acronim poartă Convenția vamală referitoare la transportul auto internațional de mărfuri (adoptată în 1959 și 1979)?

Răspuns corect: TIR

13. Ce documente eliberează Agenția pentru țările străine care NU au aderat la Acordul INTERBUS?

Răspuns corect: Carnete INTERBUS și carnete foaie de parcurs (CFP)

14. Cărui organism prezintă Agenția dările de seamă privind utilizarea autorizațiilor multilaterale CEMT?

Răspuns corect: Secretariatului CEMT

15. În ce an și în ce oraș a fost creată Uniunea internațională a transportului rutier (IRU)?

Răspuns corect: În anul 1943, la Geneva.

16. Față de ce fel de măsuri se împotrivește IRU în cadrul activității sale?

Răspuns corect: Față de măsurile care pun în pericol atitudinea egală față de orice tip de transport sau sunt surse de discriminare pentru transportul auto.

17. În baza căror documente eliberează Agenția certificatele de conformitate CEMT?

Răspuns corect: În baza rapoartelor de verificare eliberate de către stațiile de testare

18. În ce an a fost fondată FIA și ce statut are în cadrul ONU?

Răspuns corect: Fondată în 1904, având statut consultativ.

19. În ce domeniu exercită FIA puterea juridică conform obiectivelor sale?

Răspuns corect: În rezolvarea oricăror litigii apărute între membrii ei sau în relație cu un membru a cărui activitate contravine Statutului și Regulamentului.

20. Pe lângă ce organism al ONU are FIATA statut consultativ?

Răspuns corect: Pe lângă Consiliul Economic și Social (ECOSOC)

21. Care dintre următoarele documente pentru transportul de mărfuri este asigurat de către AITA conform textului?

Răspuns corect: Carnetul TIR

Studii de caz – Organizatii naționale și internaționale

I. Încadrarea juridică a transporturilor și definiții.

Studiu de Caz 1. Diferențierea dintre transport public și interes propriu.

Situație: O companie producătoare de mobilă din Republica Moldova livrează marfa vândută unui client din România utilizând un autocamion aflat în proprietatea sa. Managerul nu a emis un contract de transport și nu a încasat un tarif pentru cursă, dar inspectorii de trafic solicită acte specifice transportului public.

Problema: Încadrarea greșită a tipului de transport.

Soluție: Transportul este legal ca **transport în interes propriu** deoarece mărfurile sunt proprietatea operatorului (fiind vândute de acesta), transportul este o activitate accesorie activității principale (producția de mobilă), se folosește un vehicul propriu și nu se încasează un tarif sau echivalent în natură.

Studiu de Caz 2. Transportul combinat RO-RO și definiția transportului rutier.

Situație: Un autocamion încărcat cu marfă părăsește Chișinăul cu destinația finală într-o țară europeană. Pe o porțiune a traseului, autocamionul este urcat pe un feribot pentru a traversa o mare. Un operator susține că pe durata traversării maritime activitatea nu mai reprezintă un transport rutier.

Problema: Interpretarea eronată a noțiunii de transport rutier.

Soluție: Conform definiției, operațiunea rămâne **transport rutier** deoarece reprezintă o deplasare de mărfuri realizată cu un vehicul rutier, chiar dacă acesta este transportat, pe o anumită porţiune a drumului, pe un alt mijloc de transport.

Studiu de Caz 3. Încadrarea unui moped în categoria autovehiculelor.

Situație: O firmă de curierat dorește să utilizeze mopede pentru distribuția unor pachete și solicită autorizarea acestora ca „autovehicule” în cadrul flotei de transport auto.

Problema: Nerespectarea criteriilor de excludere din definiția autovehiculului.

Soluție: Firma trebuie informată că, deși mopedele au propulsie proprie, ele **sunt excluse explicit** din definiția legală a autovehiculului (alături de vehiculele care circulă pe șine).

Studiu de Caz 4. Evaluarea unui vehicul cu tracțiune animală în traficul rutier internațional.

Situație: Pentru un proiect cultural transfrontalier, un organizator dorește să utilizeze o căruță decorativă (tracțiune animală) care să traverseze frontiera dintre două țări și solicită eliberarea unor documente specifice vehiculelor rutiere.

Problema: Confuzie privind sfera de aplicare a definiției vehiculului rutier.

Soluție: Solicitarea este respinsă pe componenta auto. Definiția generală a vehiculului rutier **exclude explicit vehiculele cu tracţiune animală** şi cele împinse sau trase cu mâna.

II. Agenția Națională Transport Auto (ANTA) și Reglementările Naționale

Studiu de Caz 5. Eliberarea certificatelor de conformitate CEMT.

Situație: Un operator de transport din Republica Moldova solicită direct de la biroul ANTA eliberarea unui certificat de conformitate CEMT pentru un camion nou achiziționat, fără a prezenta alte documente tehnice.

Problema: Nerespectarea procedurii legale de emitere a certificatelor CEMT.

Soluție: ANTA va refuza eliberarea directă. Conform atribuțiilor, Agenția eliberează certificatele de conformitate CEMT **strict în baza rapoartelor de verificare eliberate de către staţiile de testare**. Operatorul trebuie să treacă mai întâi vehiculul prin stația de testare.

Studiu de Caz 6. Controlul perioadelor de conducere și odihnă (AETR).

Situație: Un inspector ANTA oprește pentru control în trafic un camion înmatriculat într-un stat străin care tranzitează Republica Moldova. Șoferul afirmă că fiind nerezident, ANTA nu are dreptul să îi verifice respectarea timpilor de odihnă.

Problema: Contestarea competenței de monitorizare a ANTA.

Soluție: Inspectorul ANTA va aplica legislația și va efectua controlul. Una dintre atribuțiile de bază ale ANTA este **monitorizarea îndeplinirii condiţiilor Acordului internaţional AETR de către transportatorii străini** pe teritoriul Republicii Moldova.

Studiu de Caz 7. Transportul ocazional de călători în țări non-INTERBUS.

Situație: Un operator licențiat din Chișinău organizează un transport ocazional de călători cu autocarul către o țară terță care nu a aderat la Acordul INTERBUS. Managerul nu știe ce document de însoțire să solicite de la ANTA.

Problema: Identificarea documentului corect pentru țări non-semnatare INTERBUS.

Soluție: ANTA va elibera pentru acest caz un **Carnet foaie de parcurs (CFP)**, deoarece acesta este documentul specific destinat ţărilor străine care nu au aderat la Acordul INTERBUS.

Studiu de Caz 8. Obținerea cartelelor pentru tahografele digitale.

Situație: O companie de transport auto își extinde flota cu vehicule dotate cu tahografe digitale de ultimă generație. Managerul companiei încearcă să comande cartelele de tahograf de la o firmă privată din străinătate.

Problema: Ignorarea autorității naționale unice competente.

Soluție: Compania trebuie să se adreseze exclusiv ANTA. Agenția are atribuția legală exclusivă de a **comanda, elibera şi monitoriza utilizarea cartelelor pentru tahografele digitale** în Republica Moldova.

Studiu de Caz 9. Eliberarea autorizațiilor CEMT și raportarea internațională.

Situație: Secretariatul CEMT (Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport) solicită o dare de seamă urgentă privind utilizarea autorizațiilor multilaterale de către operatorii din Republica Moldova. O asociație patronală vrea să preia această sarcină.

Problema: Confuzie privind competența raportării de stat.

Soluție: Sarcina revine strict ANTA. Agenția este singura autoritate care monitorizează procesul de eliberare a autorizațiilor multilaterale CEMT și are obligația de a **elabora dările de seamă pentru prezentarea acestora către Secretariatul CEMT**.

Studiu de Caz 10. Transportul de mărfuri periculoase și certificarea vehiculului.

Situație: Un transportator rutier dorește să efectueze o cursă internațională cu mărfuri periculoase (ADR). Pentru a trece frontiera, vama îi solicită un certificat de agreare al vehiculului, dar transportatorul susține că inspecția tehnică periodică obișnuită este suficientă.

Problema: Lipsa documentului specific de conformitate tehnică pentru mărfuri periculoase.

Soluție: Vehiculul nu poate efectua cursa fără **certificatul de agreare ADR**, document pe care ANTA are atribuția de a-l elibera pentru a asigura respectarea prevederilor acordurilor internaționale ADR pe teritoriul Republicii Moldova.

III. Organizații internaționale neguvernamentale (IRU, FIA, FIATA).

Studiu de Caz 11. Discriminarea transportului auto în raport cu cel feroviar.

Situație: Un stat tranzitat de transportatorii moldoveni introduce o taxă ecologică abuzivă aplicată exclusiv camioanelor, favorizând total transportul feroviar, ceea ce afectează principiul egalității. Operatorii solicită intervenția unei organizații internaționale.

Problema: Apărarea intereselor sectorului auto împotriva măsurilor discriminatorii.

Soluție: Uniunea Internațională a Transportului Rutier (IRU) va interveni, deoarece una dintre activitățile sale principale este **împotrivirea faţă de toate măsurile care pun în pericol atitudinea egală faţă de orice tip de transport** sau sînt surse de discriminare pentru transportul auto.

Studiu de Caz 12. Simplificarea formalităților vamale la nivel global.

Situație: Mai multe asociații naționale din Europa se plâng de complexitatea birocratică a contractelor de transport și a trecerii frontierelor, solicitând o unificare a regulilor.

Problema: Necesitatea simplificării procedurilor administrative în transportul internațional.

Soluție: Problema intră în competența **IRU (Geneva)**, care desfășoară activități de **unificare şi simplificare a ordinii şi regulilor referitoare la transportul auto**, la formalităţile vamale și la contractele pentru transport.

Studiu de Caz 13. Soluționarea unui litigiu între cluburi auto internaționale.

Situație: Apare un litigiu major între Asociația Automobiliștilor dintr-o țară europeană și un club național afiliat, din cauza încălcării regulamentelor privind organizarea unei competiții sportive auto.

Problema: Stabilirea autorității juridice superioare competente în sportul și turismul auto.

Soluție: Cazul va fi soluționat de **Federația Internațională a Automobilului (FIA)**, care are ca obiectiv **exercitarea puterii juridice în rezolvarea oricăror litigii apărute între membrii ei**, atunci când activitatea unuia contravine obligațiilor din Statut.

Studiu de Caz 14. Reprezentarea caselor de expediții pe lângă ONU.

Situație: O nouă reglementare economică globală amenință interesele firmelor de logistică și expediție de mărfuri. Industria are nevoie ca interesele celor 400.000 de firme de profil să fie auzite în structurile superioare ale ONU.

Problema: Lipsa unui canal oficial de reprezentare consultativă la nivelul Consiliului Economic al ONU.

Soluție: FIATA va prelua reprezentarea, având **statut consultativ pe lângă Consiliul Economic şi Social (ECOSOC) al ONU** și fiind recunoscută ca reprezentant oficial al industriei de expediere de marfă.

IV. Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova (AITA).

Studiu de Caz 15. Asigurarea tranzitului fără taxe vamale de garanție la frontieră.

Situație: Un camion al unei companii din Republica Moldova trebuie să transporte un lot de mărfuri prin mai multe state europene, fără ca mărfurile să fie supuse controlului și taxelor vamale la granițele intermediare.

Problema: Necesitatea obținerii documentului internațional de garantare vamală.

Soluție: Compania se va adresa **AITA**, care are rolul de a **asigura transportatorii auto cu Carnete TIR** pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, eliminând blocajele de la frontiere.

Studiu de Caz 16. Schimbarea tahografului analogic cu unul digital.

Situație: Un operator de transport dorește să își doteze camioanele vechi cu tahografe moderne pentru a fi admise în traficul internațional conform normelor europene, dar nu știe de unde să le achiziționeze și unde să le instaleze autorizat.

Problema: Achiziționarea și montarea conformă a aparatelor de înregistrare a vitezei și timpului.

Soluție: Operatorul va apela la **AITA**, asociație care în mod specific **asigură procurarea şi instalarea tahografelor** pentru transportatori.

Studiu de Caz 17. Acoperirea daunelor RCA în afara Republicii Moldova.

Situație: Un șofer moldovean urmează să efectueze o cursă de transport de pasageri spre Germania. Compania de asigurări națională simplă nu îi poate oferi acoperire valabilă în caz de accident pe teritoriul altor state.

Problema: Lipsa asigurării obligatorii de răspundere civilă auto internațională.

Soluție: Înainte de plecare, prin intermediul **AITA**, transportatorul va **efectua asigurarea răspunderii civile „Cartea Verde”**, asigurând astfel riscul pentru daunele cauzate în străinătate.

Studiu de Caz 18. Necesitatea completării scrisorii de trăsură CMR.

Situație: Un operator de transport rutier din Moldova a încheiat un contract contra plată pentru a transporta mărfuri la București, dar expeditorul nu deține formularele tipizate necesare care să reglementeze condițiile și responsabilitățile contractului de transport pe șosele.

Problema: Lipsa formularului oficial de contract de transport internațional (Convenția CMR).

Soluție: Transportatorul va ridica formularele necesare de la **AITA**, care **asigură transportatorii auto cu scrisori de trăsură internaţionale CMR**.

V. Convenții internaționale și istoric (AETR, CMR, CTI).

Studiu de Caz 19. Originea și aplicarea regulilor de muncă ale echipajelor (AETR).

Situație: În cadrul unui litigiu de muncă apărut în anul 2026, avocații unei firme de transport contestă aplicabilitatea regulilor europene privind odihna șoferilor, susținând că Republica Moldova folosește un acord învechit, fără fundament internațional clar.

Problema: Contestarea bazei istorice și legale a Acordului AETR.

Soluție: Instanța va respinge argumentul avocaților. **Acordul european privind munca echipajelor vehiculelor (AETR)** este un pilon internațional valid, fiind **adoptat încă din anul 1970** cu scopul precis de a reglementa munca echipajelor din transportul rutier internațional.

Studiu de Caz 20. Cadrul general de elaborare a Convențiilor vamale și rutiere.

Situație: În cadrul unui simpozion de logistică, se pune problema identificării organismului din structura ONU care a reușit, cu sprijinul organizațiilor neguvernamentale, să pună bazele convențiilor CMR (1956) și TIR (1959, 1979) care guvernează astăzi Europa.

Problema: Identificarea entității mamă care a redactat legislația internațională a transporturilor europene.

Soluție: Toată această serie de convenții și acorduri a fost elaborată de către **Comitetul pentru Transportul Intern (CTI) al Comisiei Economice Europene (CEE) a ONU**, care rămâne organismul central de reglementare în domeniu.