



19 / 12 2012

CEB Nr. 6/23

**RAPORT**

asupra proiectului de Lege privind transportul  
naval intern al Republicii Moldova  
**(nr.1894 din 21.08.2012), II lectură**

Comisia economie, buget și finanțe în contextul stenogramei ședinței plenare din 28 septembrie 2012 în care a fost examinat în prima lectură proiectul de lege privind transportul naval intern al Republicii Moldova, avizelor prezentate de Comisiile parlamentare, amendamentelor deputaților, avizului Direcției generale Juridice a Secretariatului Parlamentului a examinat proiectul de lege pentru lectura a doua și comunică următoarele.

Obiecțiile și propunerile înaintate au fost puse în discuție în cadrul ședinței Comisiei, unele fiind susținute și expuse în anexa la prezentul raport.

Pornind de la cele menționate, Comisia cu votul a 5 deputați pentru și 5 deputați abținuți propune proiectul de lege Parlamentului spre examinare, luând în considerație obiecțiile și propunerile relatate în anexă la raport.

**Veaceslav IONIȚĂ,**  
**Președintele Comisiei**

### Sinteza

rezultatelor examinării amendamentelor, propunerilor și obiecțiilor la proiectul de Lege privind transportul naval intern al Republicii Moldova (nr.1894 din 21.08.2012)

Conținutul articolelor care se propun spre aprobare	Comisiile parlamentare, amendamentele deputaților și Direcția generală juridică, conținutul obiecției sau propunerii	Rezultatele examinării în Comisia economie, buget și finanțe
1	2	3
	<p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Proiectul de lege nu conține nici o mențiune din care să reiasă cu claritate actul comunitar care a fost preluat din legislația UE, cerințe prevăzute în Legea nr.780/2001 privind actele legislative precum și în Regulamentul privind mecanismul de armonizare a legislației Republicii Moldova cu legislația comunitară, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.1345 din 24.11.2006. Procesul de armonizare a legislației naționale cu cea a U.E. impune armonizarea actelor legislative și normative în toate domeniile, inclusiv, în domeniul transportului de navigație interioară. Astfel, potrivit proiectului Acordului de asociere: Republica Moldova – Uniunea Europeană, proiectul de lege trebuia să transpună în mod obligatoriu directivele UE</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b> În baza legii privind transportul naval intern vor fi elaborate suplimentar un șir de regulamente specifice care vor fi elaborate în conformitate cu prevederile actelor normative comunitare, în aceste acte normative vor fi incluse și denumirile regulamentelor sau directivelor Uniunii Europene.</p> <p>Transpunerea directivelor UE va fi efectuată de asemenea prin aprobarea unei Hotărîri a Guvernului Republicii Moldova.</p>
LEGE privind transportul naval intern al Republicii Moldova	<p><b><u>Deputatul Petrenco, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune corectarea denumirii legii în felul următor "Legea privind transport naval".</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b> Denumirea legii corespunde conținutului. Domeniul transport naval se divizează în două subdomenii, "transport maritim" și "transport naval intern", subdomenii ce se diferă unul față de altul prin cerințele tehnice asupra navei, exploatarea acestora, și norme</p>

		<p>internaționale. În Republica Moldova deja este în vigoare "Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova" aprobat prin Legea nr.599 din 30.09.1999 ce reglementează activitatea transportului maritim comercial. Acum se propune spre aprobare proiectul legii "privind transportul naval intern al Republicii Moldova" care va reglementa transportul naval intern.</p>
<p>Articolul 1. Relațiile reglementate de prezenta lege</p> <p>(1) Prezenta lege reglementează relațiile apărute între organizațiile de transport naval din Republica Moldova, expeditorii și destinatarii încărcăturilor, pasageri și alte persoane fizice sau juridice la realizarea navigației pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova, stabilind drepturile și obligațiile de bază, precum și răspunderea lor.</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.1 lipsesc dispoziții care determină obiectul și scopul legii, cerințe prevăzute în art.28 din Legea nr.780/2001;</p> <p>Prevederile alin.(1) necesită a fi reformulate în concordanță cu titlul și obiectul de reglementare. Propunem o variantă de alternativă: Prezenta lege stabilește normele specifice aplicabile transportului naval intern din Republica Moldova, modul de organizare a sistemului instituțional din acest domeniu, normele specifice privind desfășurarea în siguranță a navigației pe căile navigabile interne, precum și cerințe fundamentale aplicabile navelor, personalului acestora, precum și persoanelor care efectuează activități de transport naval.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Art.2 Noțiuni generale</p> <p><i>navigație</i> – activitatea legată de utilizarea navelor pe căile navigabile interne pentru transportarea încărcăturilor, pasagerilor și a bagajelor lor, corespondenței poștale, remorcarea navelor sau a altor obiecte plutitoare, dragare, executarea lucrărilor de construcție, de amenajare a șenalului, hidrotehnice, tehnice subacvatice și altor lucrări de acest gen, pilotajului și pilotajului prin ghețuri, lucrărilor de salvare, realizarea măsurilor de protecție a obiectelor acvatice, protejarea împotriva murdăririi sau înfundării,</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la noțiunea „navigație”- sintagma „activitatea legată de utilizarea navelor” de substituit cu sintagma „activitate de transport naval desfășurată în porturi și”;</li> <li>- noțiunea de „armator (inclusiv proprietarul navei)” urmează a fi expusă în redacția Directivei 2009/21/CE:</li> </ul>	<p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece principiul de navigație se bazează pe utilizarea navelor și redacția actuală este mai oportună.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Prezenta directivă reglementează respectarea obligațiilor statului de pavilion și nu include în sine noțiunea de "armator (inclusiv</p>

<p>ranfluarea bunurilor scufundate, controlul sanitar sau de alt gen, efectuarea cercetărilor științifice, de studiu, sportive, de agrement sau în alte scopuri;  <i>armator (inclusiv proprietarul navei)</i> – persoană fizică sau juridică care exploatează o navă în numele său, indiferent de faptul dacă este proprietar al navei sau o folosește în temeiul altor prevederi legale;  <i>port fluvial</i> (în continuare – port) – complex de construcții, amplasate pe teritoriul și bazinul amenajat al căilor navigabile interne, instalate și ajustate în scopul deservirii pasagerilor și a navelor, încărcării, descărcării, recepției, păstrării și transmiterii încărcăturilor, interacțiunii cu alte mijloace de transport. Portul (cheiul) în care cel puțin o persoană juridică sau un întreprinzător individual, activînd în baza legislației în vigoare, desfășoară o activitate legată nemijlocit de transportul prin intermediul navelor de navigație internă, este considerat port sau chei de uz general;</p>	<p>„armator - proprietarul navei sau o altă organizație ori persoană, cum ar fi administratorul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat față de proprietarul navei răspunderea exploataării acesteia și care, prin asumarea acestei răspunderi, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile impuse armatorilor”;  - la noțiunea „port fluvial” propoziția a doua nu ține de definiție și urmează a fi inserată în art.50 din proiect.</p>	<p>proprietarul navei)”. Mai mult ca atât directivele UE urmează a fi incluse în Hotărîre de Guvern.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 2. Noțiuni generale  <i>lucrări de amenajare a șenalului navigabil</i> – lucrări de adîncire, îndreptare, dragare, curățare, explorare a albiei, precum și alte lucrări de amenajare și întreținere a utilajului de navigație pe căile navigabile interne;</p>	<p><b><u>Comisia mediu și schimbări climatice</u></b>  La art. 2,  - noțiunea ”lucrări de amenajare a șenalului navigabil” de completat cu sintagma ”în baza documentației privind evaluarea impactului asupra mediului înconjurător și a proiectului de execuție avizat pozitiv de organul central de protecție a mediului”</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului înconjurător, perfectării proiectului de execuție avizat pozitiv de organul central de protecție a mediului este clar expusă în art.7 p.1. Nu este necesară repetarea acestor prevederi.</p>
<p>Articolul 2. Noțiuni generale  <i>lucrări de menținere a șenalului navigabil</i> – lucrări operative, efectuate pe căile navigabile interne în baza avizului organului de specialitate în domeniul transportului naval, avînd ca scop eliminarea circumstanțelor ce creează obstacole pentru navigație sau prezintă pericol pentru navigația în siguranță, supravegherea efectuării lucrărilor de menținere a șenalului navigabil se efectuează în baza unui regulament aprobat de organul central de specialitate în domeniul transporturilor și autoritatea centrală de mediu;</p>	<p><b><u>Comisia mediu și schimbări climatice</u></b>  La pct.2  - la noțiunea lucrări de menținere a șenalului navigabil de substituit sintagma ”supravegherea efectuării lucrărilor de menținere a șenalului navigabil se efectuează în baza unui regulament aprobat de organul central de specialitate în domeniul transporturilor și autoritatea centrală de mediu” cu sintagma ”în baza documentației privind evaluarea impactului asupra mediului înconjurător și a proiectului de execuție avizat</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Lucrările de menținere a șenalului navigabil, constă în lucrări de eliminare a obstacolelor apărute pe șenalul navigabil și în rada portuară. Sunt niște lucrări operative care se efectuează imediat la depistarea acestor obstacole ce prezintă pericol pentru navigația în siguranță. Neefectuarea rapidă a acestor lucrări și crearea barierelor birocratice vor aduce la consecințe grave (avarii cu pierderi de vieți umane și daune considerabile pentru mediul înconjurător) și</p>

	<p>pozitiv de organul central de protecție a mediului"</p>	<p>cheltuieli din partea statului pentru achitarea despăgubirilor armatorilor de nave pentru staționarea neîntemeiată în port. Majoritatea din aceste lucrări sunt minore și locale și nu pot afecta mediul înconjurător. Dar de exemplu lucrările de înlăturare a consecințelor unui naufragiu cu ranfluarea bunurilor scufundate, tot se consideră ca lucrări de menținere a șenalului navigabil. Deci la ranfluarea mărfurilor periculoase, efectuarea evaluării impactului asupra mediului ambiant, perfectarea proiectului de execuție și avizarea acestuia va aduce la o catastrofă ecologică doar din cauza procedurii birocratice, care la astfel de lucrări nu se practică nicăieri în lume.</p>
<p>Articolul 3. Reglementarea de stat în domeniul transportului naval intern</p> <p>(1) Reglementarea de stat în domeniul transportului naval intern se efectuează de către organul de specialitate al administrației publice centrale în domeniul transporturilor (în continuare – organul central de specialitate) prin intermediul organului de specialitate în domeniul transportului naval (în continuare – organul de specialitate), precum și de alte organe executive, în limitele competenței lor.</p> <p>(2) Organul central de specialitate, în conformitate cu prevederile tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, ale prezentei legi și ale altor acte legislative și normative ale Republicii Moldova, elaborează și înaintează spre aprobare, în limitele competenței sale, reguli și alte acte normative ce reglementează raporturile din domeniul navigației, transportării și prelucrării încărcăturilor, întreținerii și utilizării căilor navigabile interne, acestea fiind obligatorii pentru toate instituțiile și organizațiile, indiferent de forma organizatorico-juridică și de tipul de proprietate, precum și pentru persoanele fizice.</p> <p>(5) Supravegherea securității instalațiilor hidrotehnice,</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Art.3 necesită o revizuire totală, deoarece formulările articolului nu sunt clare și concise, normele se contrazic.</p> <p>- în alin.(1) și în tot textul proiectului, pentru ca terminologia utilizată să fie constantă și uniformă, sintagma „organul central de specialitate” recomandăm a fi substituită cu sintagma „autoritatea centrală de specialitate”, așa cum se utilizează în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova aprobat prin Legea nr.599/1999.</p> <p>- la alin.(2) nu sunt clar formulate competențele organului central de specialitate. Astfel, urmează de indicat expres în care caz ministerul elaborează și înaintează spre aprobare: reguli și alte acte normative precum și proiecte de acte normative, indicând cine aprobă proiectele elaborate.</p> <p>Ultima frază „acestea fiind obligatorii pentru toate instituțiile și organizațiile, indiferent de forma organizatorico-juridică și de tipul de proprietate, precum și pentru persoanele fizice”</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b> Este necesar de completat cu sintagma ”aprobă prin ordine, sau înaintează Guvernului”.</p> <p><b><u>Se susține,</u></b> doar a 2-a parte a obiecției referitoare la „forma organizatorico-juridică”.</p>

<p>portuare și de navigație se efectuează de către organul de specialitate în domeniul transportului naval.</p> <p>(6) Actele normative ale Republicii Moldova ce reglementează activitatea în domeniul transportului naval intern nu trebuie să contravină prezentei legi.</p>	<p>– este inutilă și urmează a fi exclusă. Totodată, sintagma „forma organizatorico-juridică” este depășită, Codul Civil utilizează terminologia „forma juridică de organizare”;</p> <p>- în alin.(5), termenul „instalațiilor” de substituit cu termenul utilizat în legislație „construcțiilor”;</p> <p>- tot la alin.(5) sintagma „organul de specialitate în domeniul transportului naval” se contrazice cu prevederile alin.(1) din art.3 care definește în continuare această formulă „organul de specialitate”. Obiecția este valabilă și pentru art.5 alin.(2);</p> <p>- alin.(6) conține o normă generală, care nu este necesară în contextul dat, aceasta fiind prevăzută în Legea nr.317/2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale.</p>	<p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Se susține.</u></p>
<p>Articolul 4. Tarifele în cadrul transportului naval intern (navlul)</p> <p>(1) Tipurile, cuantumul și modalitatea aplicării tarifelor pentru lucrările și serviciile în cadrul transportului naval intern se stabilesc de Guvern și legislația din domeniul transportului naval.</p> <p>(2) Navlul pentru transportarea încărcăturilor, pasagerilor, bagajelor, precum și remorcarea navelor și altor obiecte plutitoare se stabilește de operatorul de transport.</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.4, alin.(1) sintagma „și legislația din domeniul transportului naval” urmează a fi exclusă, deoarece aceasta presupune nu doar hotărâri de Guvern dar și legi, iar tarifele menționate în proiect se aprobă doar prin Hotărâre de Guvern.</p> <p>În alin.(2) referitor la sintagma „operator de transport” menționăm că pentru a utiliza astfel de noțiuni, ea urmează a fi definită în art.2, sau, sintagma respectivă se va substitui cu termenul „armator”. Totodată, este necesar de concretizat în baza cărui act se stabilește navlul.</p>	<p><u>Nu se susține</u>, deoarece sunt legi care stabilesc unele tarife în cadrul transportului naval (Legea nr.8 din 17.02.2005 cu privire la Portul Internațional Liber Giurgiulești).</p> <p><u>Se susține.</u> În art.2 se va indica definiția ”operatorului navei (de transport) – este persoană fizică care posedă cunoștințe în domeniul conducerii și exploatării navei sau juridice în statele cărui sunt angajate persoane cu cunoștințe corespunzătoare, care efectuează în baza unui acord, dirijarea activității navei în interesul armatorului”.</p>

<p>Articolul 5. Dispoziții generale</p> <p>(1) Căile navigabile interne și instalațiile hidrotehnice de navigație sînt în proprietatea exclusivă a statului și pot fi folosite de către orice persoană fizică sau juridică în scopul navigației. Nomenclatorul căilor navigabile interne este aprobat de către organul central de specialitate.</p> <p>(2) Categoriile mijloacelor de navigație și termenii lor de funcționare, dimensiunile garantate ale șenalului navigabil, precum și termenii de funcționare a construcțiilor hidrotehnice navale se stabilesc de către organul de specialitate în domeniul transportului naval și se publică, în modul stabilit, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.5 alin.(1) sintagma „sînt în proprietatea exclusivă a statului” de substituit cu sintagma „fac parte din domeniul public al statului”;</p> <p>Totodată, sintagma „instalațiile hidrotehnice de navigație”, dacă are același sens, propunem a fi utilizată în mod uniform precum în alin.(2) - „construcțiile hidrotehnice navale”;</p> <p>La art.5, titlul articolului nu corespunde conținutului. Sugerăm intitularea art.5 - „Căile navigabile interne ale Republicii Moldova”.</p> <p>La alin.(2) norma propusă nu se încadrează în art.5 și urmează a fi expusă într-un articol separat;</p> <p>În alin.(2) urmează de indicat căile navigabile interne pe care le deține Republica Moldova, moment esențial în proiectul prezentat.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece prevederile art.5 reflectă dispozițiile generale referitoare la Capitolul II ”Căile navigabile interne”.</p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece prevederile alin.2 expune dispoziții generale referitoare la căile navigabile interne.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Articolul 6. Întreținerea căilor navigabile interne</p> <p>(1) Lucrările de amenajare și întreținere, inclusiv a radelor portuare de uz comun, a instalațiilor de acostare și a construcțiilor hidrotehnice navale în scopul asigurării securității navigației, cu excepția cazurilor prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol, se realizează de către organizațiile specializate în coordonare cu organul de specialitate, din contul bugetului de stat, în limitele mijloacelor alocate prin legea bugetului pentru anul financiar respectiv, din veniturile proprii, precum și din alte surse neinterzise de lege.</p> <p>(2) Lucrările de amenajare a căilor acvatice de acces la port, care nu sînt prevăzute în alineatul (1) din prezentul articol, precum și a locurilor destinate staționării navelor se realizează din mijloacele persoanelor în a căror proprietate se află porturile și punctele de</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.6, avînd în vedere efectele negative care pot produce lucrările de amenajare și menținere a șenalului navigabil asupra mediului, considerăm că aceste activități urmează a fi supuse procedurii E.I.M.Î.(evaluării impactului asupra mediului înconjurător) prin prisma <i>Legii nr.851/1996 privind expertiza ecologică și evaluarea impactului asupra mediului înconjurător</i>, fapt ce urmează a fi indicat în articolul dat.</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b> Legislația Republicii Moldova din domeniul mediului și Codul subsolului reglementează efectuarea lucrărilor de extragere a nisipului și prundișului din albia minora a râurilor, dar aceste prevederi nu sunt aplicabile la efectuarea lucrărilor de menținere a șenalului navigabil. Menținerea șenalului navigabil presupune eliminarea obstacolelor apărute deasupra fundului bazinului acvatic, fapt ce nu reprezintă lucrări de extragere a substanțelor minerale utile. La efectuarea lucrărilor de amenajare a căilor șenalului navigabil, la care se vor efectua lucrări de adîncire prin dragare, cu excavarea inclusiv și a substanțelor minerale utile, se va efectua evaluarea impactului asupra</p>

<p>staționare, în coordonare cu organul de specialitate.</p> <p>(3) În cazurile în care este necesară asigurarea securității navigației, lucrările de întreținere a căilor navigabile interne și a construcțiilor hidrotehnice navale se realizează în baza regulamentului aprobat de organul central de specialitate și autoritatea centrală de mediu.</p>	<p>La alin.(3) nu este clar cum se va aproba un regulament de către două autorități: organul central de specialitate și de către autoritatea centrală de mediu. Urmează de revăzut.</p>	<p>mediului înconjurător, se va elabora un proiect de execuții care va fi prezentat spre avizare organului central de mediu pentru abținerea avizului pozitiv (conform art. 7 din prezenta lege). În acest caz organul central de mediu poate solicita returnarea nisipului și prundișului în albia râurilor, în locurile stabilite comun cu organul central de specialitate din domeniul transportului naval, care vor asigura securitatea mediului și a navigației.</p> <p><b>Nu se sustine</b>, deoarece regulamentul va fi aprobat prin ordin comun, care va fi publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>
<p>Articolul 6. Întreținerea căilor navigabile interne</p> <p>(3) În cazurile în care este necesară asigurarea securității navigației, lucrările de întreținere a căilor navigabile interne și a construcțiilor hidrotehnice navale se realizează în baza regulamentului aprobat de organul central de specialitate și autoritatea centrală de mediu.</p>	<p><b>Comisia mediu și schimbări climatice</b></p> <p>La art. 6,</p> <p>- alineatul (3) de expus în următoarea redacție:  "(3) în cazurile în care este necesară efectuarea lucrărilor de amenajare a șenalului navigabil sau de menținere a șenalului navigabil, acestea vor fi efectuate doar în baza documentației privind evaluarea impactului asupra mediului înconjurător și a proiectului de execuție avizat pozitiv de organul central de protecție a mediului"</p>	<p><b>Nu se sustine.</b> Aliniatul menționat nu se referă la lucrările de menținere sau de amenajare a șenalului navigabil. Acest regulament se atribuie la modul de întreținere a semnalelor de navigație plutitoare sau de pe construcțiile hidrotehnice la starea balizelor, geamandurilor etc., care nu presupun intervenții în albia râurilor.</p>
<p>Articolul 6. Întreținerea căilor navigabile interne</p>	<p><b>Comisia mediu și schimbări climatice</b></p> <p>La art.6.</p> <p>de completat cu un alineat nou (5) în următoarea redacție:  "(5) Nisipul și prundișul extrase din albia minoră a râurilor, inclusiv în cadrul lucrărilor de amenajare sau de menținere a șenalului navigabil, urmează a fi returnate integral în râu în amonte de la locul extragerii".</p> <p><b>Dna Stella Jantuan, deputat în Parlament</b>  Se propune ca art.6 din proiect să fie completat</p>	<p><b>Nu se susțin.</b> Propunerile nu țin de obiectul de reglementare a prezentei legi. Mai mult ca atât legislația Republicii Moldova din domeniul mediului și Codul subsolului reglementează efectuarea lucrărilor de extragere a nisipului și prundișului din albia minoră a râurilor, dar aceste prevederi nu sunt aplicabile la efectuare lucrărilor de menținere a șenalului navigabil. Menținerea șenalului navigabil presupune eliminarea obstacolelor apărute deasupra fundului bazinului</p>

	<p>cu alineatul (5) cu următorul cuprins:</p> <p>(5) Extragerea nerambursabilă a sedimentelor solide (nisip, pietriș, prundiș, etc.) din lunca minoră a râurilor este interzisă. Procesul de extragere a sedimentelor solide din lunca râurilor, în scopul menținerii sau în scopul adâncirii șenalului navigabil, se efectuează conform proiectului coordonat cu organul central de mediu, ce va prevedea în mod obligatoriu reîntoarcerea completă a sedimentelor extrase pentru formarea boiștilor de reproducere a peștilor în sectoarele din amonte ale râului. Comercializarea sedimentelor solide extrase din lunca minoră a râurilor este interzisă.</p>	<p>acvatic, fapt ce nu reprezintă lucrări de extragere a substanțelor minerale utile. La efectuarea lucrărilor de amenajare a căilor șenalului navigabil, la care se vor efectua lucrări de adâncire prin dragare, cu excavarea inclusiv și a substanțelor minerale utile, se va efectua evaluarea impactului asupra mediului înconjurător, se va elabora un proiect de execuții care va fi prezentat spre avizare organului central de mediu pentru obținerea avizului pozitiv (conform art. 7 din prezenta lege). În acest caz organul central de mediu poate solicita returnarea nisipului și prundișului în albia râurilor, în locurile stabilite comun cu organul central de specialitate din domeniul transportului naval, care vor asigura securitatea mediului și a navigației. Este necesar de subliniat că lucrările de menținere a șenalului navigabil și extragerea substanțelor minerale utile sunt două activități total diferite și se reglementează de legi separate.</p>
<p>Articolul 7. Construcția și exploatarea instalațiilor pe căile navigabile interne</p> <p>(3) Organul de specialitate care administrează podurile mobile sau cele basculante este obligat să le deschidă, din cont propriu, la solicitarea organului de specialitate, în cazurile necesare pentru asigurarea securității navigației.</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.7 alin.(3) urmează de concretizat necesitatea normei propuse, având în vedere că în Republica Moldova nu există poduri mobile sau basculante.</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece este o prevedere generală, care se atribuie și la bacuri plutitoare.</p>
<p>Articolul 9. Protecția instalațiilor hidrotehnice de navigație și a mijloacelor de navigație</p> <p>Protecția instalațiilor hidrotehnice de navigație și a mijloacelor de navigație se efectuează în baza unui regulament aprobat de Guvern.</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.9, referitor la sintagma „instalațiilor hidrotehnice de navigație”, invocăm obiecția expusă la pct.9 din Aviz, referitoare la art.5 din proiect, și anume utilizarea constantă a terminologiei.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 10. Mijloacele de identificare a navei</p> <p>(1) Ficare navă, subiect al înregistrării de stat în Registrul de stat al navelor al Republicii Moldova (în continuare – Registrul de stat al navelor) sau în</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.10: în titlu, termenul „Mijloacele” de substituit cu termenul „Elementele”;</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>Catalogul naval, trebuie să aibă o denumire, care este compusă din nume și/sau număr. Denumirea este atribuită navei de către proprietarul acesteia, în modul stabilit de Guvern.</p> <p>(2) Organul abilitat cu înregistrarea de stat a navei îi atribuie acesteia un număr de identificare.</p> <p>(3) Denumirea navei se inscripționează pe ambele borduri ale prozei, pe partea frontală a suprastructurii sau pe aripele punții de comandă și pe pupa navei. Numărul atribuit navei la înregistrarea de stat se înscrie deasupra denumirii.</p> <p>(4) Denumirea navei care este încadrată în navigație, cu trecerea frontierei de stat a Republicii Moldova, se aplică pe aripele punții de comandă și pe pupa navei cu litere latine și cu indicarea naționalității navei – „MD”. Pe pupa navei, sub denumirea acesteia, se indică locul înregistrării cu litere latine.</p>	<p>alin.(1) va avea următoarele redacție: „Fiecare navă se individualizează printr-un nume propus de proprietar și/sau printr-un număr de identificare acordat de organul abilitat cu înregistrarea de stat a navei”;</p> <p>în propoziția a doua, utilizarea noțiunii „denumirea navei” provoacă neclarități de sens și necesită a fi exclusă;</p> <p>alin.(2), întru evitarea dublărilor de norme, urmează a fi exclus;</p> <p>la alin.(3) termenul „Denumirea” de substituit cu sintagma „Numele navei sau numărul prin care nava se identifică”, după sintagma „se inscripționează” de completat cu sintagma „pe corpul navei, în mod vizibil”. În propoziția a doua termenul „denumirii” urmează de substituit cu termenul corect „numelui”;</p> <p>la alin.(4) termenul „Denumirea” de substituit cu termenul corect „Numele”.</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece numărul la fel se stabilește de proprietar, în conformitate cu prevederile Regulilor de înregistrare a navelor.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>, sintagma ”denumirea” va fi înlocuită cu sintagma ”numele”.</p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece acest număr este stabilit prin Regulile de înregistrare a navelor, care reprezintă de fapt numărul de înregistrare a navei.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>.</p>
<p>Articolul 12. Dreptul de proprietate asupra navei</p> <p>(1) Navele pot fi proprietate publică și/sau privată.</p> <p>(2) Dreptul de proprietate asupra navei, asupra unei cote din navă, sau asupra unei nave în construcție pe teritoriul Republicii Moldova apare în momentul înregistrării acesteia în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.</p> <p>(3) Proprietarul navei este în drept să transmită nava în gestionare, în temeiul unui contract, pe un termen ce nu depășește cinci ani. Transmiterea navei în gestionare se înregistrează în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.</p>	<p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Art.12 după conținut urmează a fi înserat în Capitolul III, înaintea art.10.</p> <p>Titlul articolului propunem a fi expus în următoarele redacție: „Regimul juridic al navei”.</p> <p>Textul articolului se va completa cu următoarele prevederi: Alin.(1) Nava este un bun mobil, fiind protejată din punct de vedere juridic prin înregistrarea de stat în Registrul de stat al</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>.</p>

<p>(4) În calitate de gestionar al navei poate apărea orice persoană fizică sau juridică, cu obligațiunea de a exploata nava conform prevederilor Codului ISM (International Safety Management).</p>	<p>navelor al Republicii Moldova sau după caz în Catalogul naval. Nava are nume și poate fi clasificată pe categorii și tipuri de nave. Navele au naționalitatea statului în care au fost înregistrate și al cărui pavilion sînt autorizate să-l arboreze</p> <p>Alin.(2) va conține norma prevăzută la alin.(1) din proiect. Articolul se va completa cu un alineat nou: Alin.(6) Dobîndirea și transmiterea dreptului de proprietate asupra navei, precum și constituirea, transmiterea sau stingerea altor drepturi reale asupra acesteia se înscriu în Registrul de stat al navelor conform procedurii prevăzute la Capitolul IV.</p> <p>Din titlul Capitolul IV, reieșind din obiecția invocată mai sus, urmează de exclus sintagma „Dreptul de proprietate asupra navei”.</p>	<p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Se susține.</u></p>
<p>Articolul 20. Dreptul de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova</p> <p>(5) Nava achiziționată peste hotarele Republicii Moldova are dreptul să navigheze sub pavilionul de stat al Republicii Moldova din momentul eliberării de către consulatul Republicii Moldova a unui certificat temporar, pentru un termen de cel mult un an, care atestă acest drept, fiind valabil pînă în momentul înregistrării navei în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.</p>	<p><b><u>Deputatul Petrenco, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune excluderea prevederii privind eliberarea de către consulatul Republicii Moldova a unui certificat temporar de navigație sub pavilionul Republicii Moldova.</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, actele normative în vigoare prevăd aplicarea unei proceduri de eliberare a certificatului temporar ce confirmă dreptul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova în cazul procurării navei peste hotarele Republicii Moldova. Astfel de prevederi sunt stipulate în art.31 a legii RM nr.599 din 30.09.1999 ”pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova”, precum și p.15 Regulilor de înregistrare a navelor maritime în Republica Moldova aprobate prin HG nr.855 din 30.07.2007. Dar avînd în vedere faptul că pînă la moment nu au avut loc eliberarea de către consulatele Republicii Moldova a unor astfel de documente, se susține această propunere.</p>
	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului</u></b></p>	

	<p><b><u>Parlamentului</u></b>  La art.20 recomandăm de operat cu terminologia utilizată în convențiile europene. În acest sens, titlul articolului „Dreptul de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova” urmează a fi expus în următoarea redacție: „Dreptul de arborare a pavilionului Republicii Moldova”. Obiecția dată este valabilă pentru tot textul.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 23. Membrii echipajului navei  (1) Echipajul navei constă din efectivul de comandă brevetat și echipajul nebrevetat, iar echipajul navei de pasageri – și din lucrători din sfera de deservire a pasagerilor.  (2) Din efectivul de comandă brevetat al navei fac parte căpitanul, comandantul dragei, secunzii, mecanicii și electromecanicii, operatorii radio și medicii de bord.</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>  La art.23 alin.(2) componența echipajului nu este expusă conform directivelor UE. Termenul „căpitanul” propunem a fi substituit cu termenul „comandantul”, iar sintagma „comandantul dragei” de exclus, din motiv că draga potrivit definiției din art.2, tot face parte din noțiunea de navă.</p>	<p><b><u>Se susține parțial,</u></b> se propune de substituit sintagma „căpitanul” cu sintagma „comandantul”, ce ține de sintagma „comandantul dragei” acest termen nu va fi înlocuit din motivul că această funcție deferă de funcțiile unui comandant de navă.</p>
<p>Articolul 26. Repatrierea membrului de echipaj  (1) Armatorul este obligat să asigure, din contul său, repatrierea membrului de echipaj și a bunurilor lui personale cu greutatea de pînă la 30 kg în locul angajării membrului de echipaj la bordul navei sau în alt loc stabilit, în următoarele cazuri:  a) naufragiului navei;  b) îmbolnăvirii sau vătămării sănătății membrului de echipaj, care necesită tratament în afara navei;  c) rezilierii contractului (acordului) de muncă în conformitate cu legislația muncii a Republicii Moldova, inclusiv la expirarea termenului contractului de muncă al membrului de echipaj care se află în afara teritoriului Republicii Moldova;  d) imposibilității realizării de către armator a obligațiilor sale față de membrul echipajului, prevăzute de legislația Republicii Moldova sau în acordul de muncă, ca urmare</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>  Prevederile art.26, în opinia noastră, constituie obiectul navigației maritime internaționale și nu al celei pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova.</p>	<p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece echipajul poate fi compus nu doar din cetățeni ai Republicii Moldova, și în acest caz repatrierea se efectuează pînă în statul, cetățean al căruia este personalul navigant.</p>

<p>a insolvenței, vânzării navei sau schimbării statului de înregistrare;</p> <p>e) îndreptării navei, fără acordul membrului de echipaj, în zona desfășurării acțiunilor militare sau cu risc epidemiologic.</p> <p>(2) Dacă motivul repatrierii membrului de echipaj este încălcarea de către acesta a prevederilor acordului de muncă, armatorul este în drept, în conformitate cu legislația Republicii Moldova, contractul colectiv și individual de muncă, să rețină de la membrul de echipaj, parțial sau total, suma necesară repatrierii.</p>		
<p>Articolul 27. Căpitanul navei</p> <p>(3) Căpitanul navei este reprezentantul armatorului în raport cu tranzacțiile cu privire la navă, încărcătură sau navigația navei.</p> <p>Căpitanul navei este reprezentantul proprietarului încărcăturii în raport cu tranzacțiile cu privire la încărcătură, dacă altceva nu este prevăzut în contractul de transport al încărcăturilor.</p>	<p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.27: În titlu și în text, termenul „căpitanul navei” de substituit cu termenul utilizat în Codul navigației maritime comerciale ale Republicii Moldova precum și în Directiva 96/50/CE - „comandantul navei”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Articolul 30. Necesitatea stringentă în resurse financiare pentru continuarea cursei</p> <p>(2) Căpitanul navei poartă responsabilitate materială, în conformitate cu legislația administrativă și civilă a Republicii Moldova, pentru încălcările comise în exercitarea de către acesta a prevederilor alineatului (1) din prezentul articol.</p>	<p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.30 se prevăd norme inutile pentru căile navigabile interne ale Republicii Moldova. În alin.(2) sintagma „legislația administrativă” de substituit cu sintagma corectă „legislația contravențională”. Această obiecție invocăm și pentru art.31 alin.(1) lit.d).</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p style="text-align: center;">CAPITOLUL VI SECURITATEA NAVIGAȚIEI</p>	<p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>În titlul Capitolului VI și în textul articolelor noțiunea „securitatea navigației” este depășită și propunem de utilizat noțiunea „siguranța navigației”, așa cum se utilizează în legislația comunitară. În acest sens, Capitolul VI urmează a fi intitulat: „Siguranța navigației pe căile navigabile interne”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

Articolul 31. Dispoziții generale	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>          Titlul art.31 nu este conform cerințelor tehnicii legislative, și anume, nu exprimă cu claritate obiectul reglementării. Sugerăm intitularea articolului: „Cerințe pentru desfășurarea în siguranță a navigației”.</p>	<u>Se sustine.</u>
Articolul 35. Supravegherea și drepturile exercitate de căpitanul portului (2) Căpitanul portului este conducătorul organului de specialitate.	<p><b><u>Comisia economie, buget și finanțe</u></b>          Suplimentar se propune de a exclude alin.2 din art.35.care prevede că căpitanul portului este conducătorul organului de specialitate. – căpitanul portului este conducătorul căpitaniei situate în port și nu a organului de specialitate, funcțiile acestuia se răsfrînge doar asupra teritoriului și acvatoriului portului în care este instituită căpitania. (art.90 a Legii nr.599 din 30.09.1999)</p>	<u>Se sustine.</u>
Articol 36. Obligațiile armatorilor privind protecția mediului	<p><b><u>Comisia mediu și schimbări climatice</u></b>          La art. 36,          - de completat cu art. (4) cu următorul cuprins:          "(4) Lucrările menționate la alin. (3) vor fi efectuate doar în baza documentației privind evaluarea impactului asupra mediului înconjurător și a proiectului de execuție avizat pozitiv de organul central de protecție a mediului"          - alineatul (4) din proiectul de lege va deveni alineatul (5).</p>	<p><u>Nu se sustine.</u> Necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului înconjurător, perfectării proiectului de execuție avizat pozitiv de organul central de protecție a mediului este clar expusă în art.7 p.1.          Nu este necesară repetarea acestor prevederi.</p>
Articolul 39. Domeniul aplicării regulilor stabilite de prezentul capitol	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>          Titlul art.39 este expus la general și totodată dublează titlul art.42. Propunem intitularea articolului în următoarea redacție: „Prevederi aplicabile reparării daunelor cauzate de coliziunea navelor”.</p>	<u>Se sustine.</u>
Articolul 40. Răspunderea navelor aflate în coliziune (2) În cazul în care coliziunea a avut loc din cauza a două sau mai multe nave, responsabilitatea fiecăreia din	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>          În titlul art.40 urmează de formulat corect</p>	<u>Nu se sustine,</u> deoarece în dependență de situație

<p>ele pentru daunele cauzate se stabilește proporțional gradului de vinovăție. Dacă gradul de vinovăție a fiecărei nave nu poate fi stabilit, responsabilitatea pentru daune se distribuie egal între ele.</p>	<p>sintagma „Răspunderea navelor”, deoarece, nu nava poartă răspundere dar armatorul navei. Obiecție de același gen invocăm și pentru alin.(2) în sintagma „gradul de vinovăție a fiecărei nave”.</p>	<p>răspunderea o poartă nu doar armatorul dar și echipajul, sau pilotul și în acest caz se utilizează astfel de termen.</p>
<p style="text-align: center;"><b>CAPITOLUL VIII BUNURILE SCUFUNDATE</b></p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>          Capitolul VIII se referă doar la bunurile scufundate, dar nu reglementează situațiile în cazul navelor eșuate, părăsite sau abandonate în apele naționale sau pe căile navigabile interne, precum și regimul juridic al bunurilor găsite.</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, regimul juridic al bunurilor găsite și a navelor eșuate, abandonate se stabilește de art.16.alin.15 – 16.</p>
<p>Articolul 42. Domeniul de aplicare a regulilor stabilite prin prezentul capitol</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>          În art.42 titlul propunem a fi expus într-o formulă mai clară: „Norme aplicabile bunurilor scufundate”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 52. Teritoriul și acvatoriul portului          (1) Teritoriul portului este constituit din terenurile atribuite portului în conformitate cu legislația funciară a Republicii Moldova, inclusiv sectoarele necesare dezvoltării de perspectivă a acestuia.          (2) Acvatoriul portului este constituit din sectoarele bazinelor căilor navigabile interne, stabilite în conformitate cu prevederile legislației în vigoare din domeniul transportului naval, inclusiv radele și căile de acces spre port. Delimitarea granițelor acvatoriului portului se efectuează de către organul de specialitate.</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>          Art.52 nu conține norme juridice, doar definește noțiunile: <i>teritoriul</i> și <i>acvatoriul portului</i>. Considerăm, că noțiunile respective urmează a fi definite în art.2, în următoare redacție:  <i>teritoriul portuar</i> – totalitatea terenurilor incluse în limitele portului, inclusiv terenurile necesare dezvoltării de perspectivă a acestuia;  <i>acvatoriul portuar</i> – totalitatea suprafețelor apelor incluse în limitele portului, inclusiv radele și căile de acces spre port.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 57. Dispoziții generale          Articolul 63. Dispoziții generale          Articolul 92. Dispoziții generale          Articolul 101. Dispoziții generale</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>          Articolele 57, 63, 92 și 101 au același titlu: Dispoziții generale.          Sugerăm intitularea acestora în corespundere cu cerințele tehnicii legislative:</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

	<p>Art.57 „Navlosirea pe căile navigabile interne”;</p> <p>Art.63 „Realizarea transportului de încărcături”;</p> <p>Art.92 „Transportul pasagerilor și a bagajelor” ;</p> <p>Art.101 „Transportarea intermodală a mărfurilor”.</p>	
<p>Articolul 152. Dispașa și dispașorii</p> <p>La cererea persoanelor interesate, avaria comună se stabilește și calculul distribuirii (dispașa) se întocmesc de persoane care au cunoștințe și experiență în domeniul transportului naval intern (dispașor).</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Conținutul art.152 nu este clar formulat, a se vedea art.293 din Codul navigației comerciale ale Republicii Moldova.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b> Art.152 va avea următorul conținut ”La cererea persoanelor interesate, avaria comună se constată și calculele de reglementare a acesteia se efectuează în dispașa de către experți speciali (dispașori) având cunoștințe și experiență în domeniul dreptului maritim”</p>
<p>Articolul 157. Acțiuni</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Titlul art.157 „ Acțiuni” urmează a fi substituit cu „Actele comerciale”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>CAPITOLUL XIX</p> <p>DISPOZIȚII FINALE</p>	<p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Prevederile Capitolului XIX urmează a fi înserate într-un articol intitulat: „Art.162 Dispoziții finale și tranzitorii”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

