



## CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr. 1403-888/2

Chișinău

21 / 08 2012

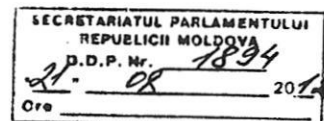
### Biroul Permanent al Parlamentului Republicii Moldova

Se prezintă spre examinare proiectul de lege cu privire la aprobarea proiectului de lege privind transportul naval intern al Republicii Moldova, elaborat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 599 din 15 august 2012.

Anexă: Hotărârea Guvernului nr. 599 din 15 august 2012	- 2 ex.
Proiectul de lege privind transportul naval intern al Republicii Moldova	- 1 ex.
Nota informativă în 2 limbi	- cite 1 ex.

Secretarul general al Guvernului

Victor BODIU



Casa Guvernului,  
MD 2033, Chișinău,  
Republica Moldova

Telefon:  
- 373-22-250104

Fax:  
- 373-22-242696



## GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. 599

din 15 august 2012

Chișinău

**Pentru aprobarea proiectului de lege privind  
transportul naval intern al Republicii Moldova**

---

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul de lege privind transportul naval intern al Republicii Moldova.

**Prim-ministru**

**VLADIMIR FILAT**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,  
ministrul economiei

Valeriu LAZĂR

Ministrul transporturilor și  
infrastructurii drumurilor

Anatolie Șalaru

Ministrul justiției

Oleg Efrim

Ministrul mediului.

Gheorghe Șalaru



**PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**

**LEGE**

**privind transportul naval intern al Republicii Moldova**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

**CAPITOLUL I  
DISPOZIȚII GENERALE**

**Articolul 1. Relațiile reglementate de prezenta lege**

(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.

(2) Prevederile prezentei legi se răsfrîng asupra:

a) căilor navigabile interne ale Republicii Moldova, precum și asupra construcțiilor hidrotehnice de navigație pe acestea;

b) porturilor, debarcaderelor și cheiurilor amplasate pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;

c) navelor de navigație internă și altor obiecte plutitoare, exploatate pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova.

(3) Acțiunea prezentei legi, în afara cazurilor prevăzute expres în aceasta, nu se extinde asupra navelor militare, militar-auxiliare, de frontieră sau asupra altor nave care reprezintă proprietate de stat și sînt exploatate sau utilizate exclusiv în scopuri necomerciale. Condițiile de navigație a acestor tipuri de nave pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova se stabilesc prin hotărîre de Guvern.

(4) Pe sectoarele căilor navigabile interne ale Republicii Moldova, unde condițiile hidrografice de navigație, inclusiv pentru realizarea operațiunilor de salvare, corespund cerințelor navigației maritime comerciale, raporturile de securitate a navigației în condițiile navigației maritime comerciale sînt reglementate prin Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, iar raporturile apărute din contractul de transport se reglementează prin prezenta lege.

## Articolul 2. Noțiuni generale

În scopul prezentei legi, se definesc următoarele noțiuni:

*transport naval intern al Republicii Moldova* (în continuare – transport naval intern) – modalitate de transport aflată în gestiunea Republicii Moldova, care presupune un complex tehnologic de producție, incluzând societățile comerciale care realizează navigația sau alte activități legate de navigație pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;

*căi navigabile interne ale Republicii Moldova* (în continuare – căi navigabile interne) – căi de comunicare, naturale sau create artificial, marcate cu semne de navigație sau prin alt mod, utilizate în scopuri de navigație;

*navigație* – 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, ranfluearea bunurilor scufundate, controlul sanitar sau de alt gen, efectuarea cercetărilor științifice, de studiu, sportive, de agrement sau în alte scopuri;

*navă* – mijloc plutitor, cu sau fără propulsie, folosit în scop de navigație, inclusiv navele de tip rîu-mare, bacurile, dragele, macaralele plutitoare și alte construcții similare;

*navă de navigație mixtă (de tip rîu-mare)* – navă care, conform proprietăților sale tehnice, este potrivită și, în ordinea corespunzătoare, admisă spre exploatare în scopuri de navigație pe căile maritime și pe căile navigabile interne;

*armator (inclusiv proprietarul navei)* – 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;

*chei* – construcție hidrotehnică dotată cu dispozitiv pentru siguranța acostării navei și destinată pentru securitatea staționării navei, încărcarea, descărcarea și deservirea acesteia, precum și pentru îmbarcarea pasagerilor pe navă și debarcarea lor de pe navă;

*port fluvial* (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;

*șenal navigabil* – porțiune navigabilă a unui curs de apă, a unui canal sau pe suprafața unui obiectiv acvatic natural sau artificial, cu lățime și adâncime, suficientă pentru a asigura circulația navelor;

*lucrări de amenajare a șenalului navigabil* – lucrări de adâncire, îndreptare, dragare, curățare, explorare a albiei, precum și alte lucrări de amenajare și întreținere a utilajului de navigație pe căile navigabile interne;

*lucrări de menținere a șenalului navigabil* – lucrări operative, efectuate pe căile navigabile interne în baza avizului organului de specialitate în domeniul transportului naval, având 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;

*plata pentru transportare (navlu)* – plată stabilită și încasată de către transportator pentru transportarea prin intermediul transportului naval intern a pasagerilor sau a încărcăturilor.

### **Articolul 3. Reglementarea de stat în domeniul transportului naval intern**

(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.

(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.

(3) Organul de specialitate efectuează controlul asupra respectării legislației Republicii Moldova în domeniul transportului naval, protecției vieților omenești pe căile navigabile interne, brevetării efectivului de comandă al navei, securității instalațiilor hidrotehnice portuare și de navigație, stării căilor navigabile interne, asigurării securității ecologice la exploatarea navelor, înregistrării navelor și drepturilor asupra acestora, precum și serviciului de pilotaj.

(5) Supravegherea securității instalațiilor hidrotehnice, portuare și de navigație se efectuează de către organul de specialitate în domeniul transportului naval.

(6) Actele normative ale Republicii Moldova ce reglementează activitatea în domeniul transportului naval intern nu trebuie să contravină prezentei legi.

#### **Articolul 4. Tarifele în cadrul transportului naval intern (navlul)**

(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.

(2) Navlul pentru transportarea încărcăturilor, pasagerilor, bagajelor, precum și remorcarea navelor și altor obiecte plutitoare se stabilește de operatorul de transport.

## **CAPITOLUL II CĂILE NAVIGABILE INTERNE**

#### **Articolul 5. Dispoziții generale**

(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.

(2) Categoriile mijloacelor de navigație și termenele lor de funcționare, dimensiunile garantate ale șenalului navigabil, precum și termenele 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.

#### **Articolul 6. Întreținerea căilor navigabile interne**

(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.

(2) Lucrările de amenajare a căilor acvaticice 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 staționare, în coordonare cu organul de specialitate.

(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.

(4) Lucrările de amenajare și menținere a șenalului navigabil pe sectoarele unde sînt amplasate construcții hidrotehnice pentru captarea și refluarea apei se vor efectua cu condiția asigurării funcționării în regim opțional a acestora în perioada de etiaj stabilit pe cursul de apă respectiv, prin coordonarea cu autoritatea centrală de mediu.

### **Articolul 7. Construcția și exploatarea instalațiilor pe căile navigabile interne**

(1) Lucrările de construcție a instalațiilor pe căile navigabile interne, precum și lucrările de amenajare a șenalului navigabil, se efectuează în baza documentației de proiect, coordonate în modul stabilit cu autoritatea centrală de mediu, cu organele și instituțiile de supraveghere și control de stat interesate, în baza avizului pozitiv al expertizei ecologice de stat.

(2) Gestionarii instalațiilor amplasate pe căile navigabile interne sînt obligați să instaleze, din contul mijloacelor proprii, lumini și semne de navigație, alte echipamente și să asigure buna funcționare a acestora în scopul securității navigației, în conformitate cu prevederile standardelor de stat, în coordonare cu organul de specialitate.

(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.

(4) Gestionarii hidrocentralelor și altor instalații hidrotehnice de acumulare, ce reglează nivelul apei pe căile navigabile interne, vor prezenta organului de specialitate, informația despre posibilele modificări a cotelor de nivel a apei pe sectoarele în amonte și în aval ale instalațiilor respective.

(5) Exploatarea instalațiilor de reglare a adîncimilor pe căile navigabile interne și regimul de evacuare a apei în avalul acestor instalații hidrotehnice se realizează în coordonare cu organul de specialitate.

(6) Adîncimile minime garantate pe rîurile destinate navigației care traversează teritoriul mai multor state, sînt stabilite în conformitate cu acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte.

## **Articolul 8. Utilizarea acvatoriilor și sectoarelor de teren adiacent căilor navigabile interne**

(1) Atribuirea terenurilor din zonele și fișiile de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, în scopul edificării construcțiilor, amenajării instalațiilor, inclusiv pentru asigurarea securității navigației, se permite în modul stabilit de legislația în vigoare, cu acordul autorităților administrației publice locale, autorităților publice centrale și organelor de supraveghere și control de stat interesate.

(2) Utilizarea terenurilor din zonele și fișiile de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, în baza unui regulament aprobat de Guvern, se efectuează pentru următoarele tipuri de activități:

a) utilizarea malurilor în calitate de cheiuri temporare, în scopul acostării navei, ambarcarea și debarcarea pasagerilor, încărcarea, descărcarea și păstrarea încărcăturilor pe o perioadă ce nu depășește 60 de zile, fără efectuarea construcțiilor capitale;

b) amenajarea edificiilor temporare și efectuarea altor lucrări necesare în cazul iernării neprevăzute a navelor sau a diferitelor accidente în care acestea sînt implicate.

(3) După finalizarea lucrărilor, persoanele fizice și juridice, care au folosit temporar sectoarele de teren din zonele și fișiile de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, sînt obligate să restabilească terenurile conform destinației lor.

(4) Se interzice staționarea neautorizată sau abandonarea pe acvatoriul portului, în limitele zonelor și fișiilor de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă, a navelor nesupravegheate, construcțiilor și instalațiilor care afectează negativ starea mediului și starea căilor navigabile interne și/sau pun în dificultate utilizarea acestora.

## **Articolul 9. Protecția instalațiilor hidrotehnice de navigație și a mijloacelor de navigație**

Protecția instalațiilor hidrotehnice de navigație și a mijloacelor de navigație se efectuează în baza unui regulament aprobat de Guvern.

### **CAPITOLUL III NAVA**

## **Articolul 10. Mijloacele de identificare a navei**

(1) Fiecare navă, subiect al înregistrării de stat în Registrul de stat al navelor al Republicii Moldova (în continuare – Registrul de stat al navelor) sau în 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.

(2) Organul abilitat cu înregistrarea de stat a navei îi atribuie acesteia un număr de identificare.

(3) Denumirea navei se înscripționează pe ambele borduri ale provei, pe partea frontală a suprastructurii sau pe aripile punții de comandă și pe pupa navei. Numărul atribuit navei la înregistrarea de stat se înscrie deasupra denumirii.

(4) Denumirea navei care este încadrată în navigație, cu trecerea frontierei de stat a Republicii Moldova, se aplică pe aripile 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.

(5) Navei i se atribuie un indicativ de apel. În funcție de dotarea tehnică de care dispune nava, acesteia i se mai atribuie un număr de identificare a stației de comunicare prin satelit și un număr de apel selectiv al stației radio.

#### **Articolul 11. Acte de bord**

(1) Nava care este înregistrată în Registrul de stat al navelor și care navighează pe căile navigabile interne trebuie să aibă la bord următoarele acte:

- a) certificatul de proprietate asupra navei;
- b) certificatul de naționalitate (certificatul de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova);
- c) certificatul de bună stare de navigabilitate;
- d) certificatul de clasă;
- e) certificatul de tonaj (pentru navele a căror stare tehnică este supravegheată de către societățile de clasificare);
- f) rolul de echipaj, întocmit de către căpitanul navei;
- g) jurnalul de bord, jurnalul de bord unic, jurnalul de mașini (pentru navele cu motor mecanic, exploatate de membrii de echipaj ai navei fără cumularea funcțiilor);
- h) certificatul sanitar de bord;
- i) jurnalul unic al inspectărilor navei;
- j) certificatul de prevenire a poluării cu hidrocarburi, ape reziduale și gunoi;
- k) autorizația pentru stația de bord;
- l) certificatul echipajului minim pentru siguranța navigației.

(2) Actele prevăzute în prezentul articol trebuie să fie prezente la bordul navei în original, cu excepția certificatului de proprietate asupra navei, a cărui copie urmează a fi autentificată de către organul emitent sau de către notar.

(3) Pentru navele care fac curse în zonele maritime, adițional la actele de bord indicate în alineatul (1) din prezentul articol, trebuie să fie prezente și actele prevăzute în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova.

(4) Navele care efectuează curse în afara teritoriului Republicii Moldova, adițional la actele menționate în alineatele (1) și (2) din prezentul articol, trebuie să aibă la bord actele stipulate în tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte. Eliberarea actelor prevăzute de tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte se efectuează de către organul de specialitate în domeniul transportului naval, conform prevederilor prezentei legi.

(5) Eliberarea actelor de bord menționate în alineatul (1) literele a), b), j) și l) din prezentul articol se efectuează de către organul de specialitate, contra plată, cuantumul taxei și modul de achitare fiind stabilite în conformitate cu Legea nr.160 din 22 iulie 2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreținător.

(6) Forma actelor indicate în alineatul (1) literele f), g) și i) din prezentul articol, precum și modul de ținere a acestora se stabilesc în conformitate cu legislația în vigoare a Republicii Moldova în domeniul transportului naval. Prezența la bord a actelor enumerate este asigurată de către armator.

(7) Jurnalul de bord trebuie păstrat la bordul navei pentru un termen de un an din data efectuării ultimei înscrieri. La expirarea acestui termen, jurnalul de bord se remite armatorului spre păstrare. Termenul general de păstrare a acestuia fiind de cinci ani. Jurnalul de bord este pus la dispoziția persoanelor împuternicite în conformitate cu prevederile prezentei legi, pentru a fi studiat și pentru a se ridica copii.

(8) Actele de bord aflate la bordul navelor care navighează sub pavilion străin și care fac escală în porturile Republicii Moldova sau traversează căile navigabile interne ale Republicii Moldova se recunosc în temeiul tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte sau pe bază de reciprocitate, dacă în porturile și pe căile navigabile interne ale respectivului stat sînt recunoscute actele de bord ale navelor care navighează sub pavilionul Republicii Moldova.

## **CAPITOLUL IV**

### **DEPTUL DE PROPRIETATE ASUPRA NAVEI.**

### **ÎNREGISTRAREA DE STAT A NAVEI ȘI DREPTURILE ASUPRA ACESTEIA**

#### **Articolul 12. Dreptul de proprietate asupra navei**

(1) Navele pot fi proprietate publică și/sau privată.

(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.

(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.

(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).

### **Articolul 13. Înregistrarea de stat a navelor și a drepturilor asupra acestora**

(1) Navele sînt supuse înregistrării de stat în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.

(2) Nava căreia, în conformitate cu prevederile alineatului 5 articolul 20 din prezenta lege, i-a fost acordat dreptul de a naviga temporar sub pavilionul Republicii Moldova trebuie înregistrată în Registrul de stat al navelor.

(3) Este obligatorie înregistrarea drepturilor reale, a grevărilor și a actelor juridice care au drept obiect nava.

(4) Înregistrarea de stat a navei constituie unica dovadă a existenței dreptului înregistrat, fapt care poate fi contestat doar în instanța de judecată.

(5) Pentru înregistrarea de stat a navelor, inclusiv a celor care se află în construcție pe teritoriul Republicii Moldova, precum și pentru înregistrarea drepturilor asupra acestora, a modificărilor introduse în Registrul de stat al navelor și furnizarea informațiilor cu privire la înregistrarea drepturilor asupra navelor se percepe o taxă, ale cărei quantum, mod de percepere și de utilizare se stabilesc de către Guvern.

(6) Registrul de stat al navelor este public.

(7) Organul împuternicit să efectueze înregistrarea de stat a navelor, precum și a drepturilor asupra acestora furnizează gratis, la solicitare, informații privind drepturile înregistrate următoarelor organe:

a) organelor de urmărire penală, instanțelor judecătorești privind dosarele examinate;

b) autorităților administrației publice locale;

c) organelor fiscale, în limita razei teritoriale de competență a acestora;

d) organelor de stat care execută controlul asupra folosirii resurselor naturale;

e) serviciilor de statistică;

f) altor organe stabilite prin legislația Republicii Moldova.

### **Articolul 14. Organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor**

(1) Navele autopropulsate de navigație internă cu puterea motoarelor principale de cel puțin 55 kW, navele nepropulsate cu tonajul de cel puțin 80 de unități, navele de pasageri și navele tanc se înregistrează în Registrul de stat al navelor de către organul de specialitate.

(2) Organul competent, indicat în alineatul (1) din prezentul articol, efectuează înregistrarea în Registrul de stat al navelor a navelor de agrement cu vele, indiferent de dotarea și puterea motoarelor principale, a altor nave de agrement și cu destinație sportivă (cu excepția celor cu vele), indiferent de numărul de pasageri la bordul acestora, inclusiv a navelor de agrement și cu destinație sportivă cu puterea motoarelor de cel puțin 55 kW și cu tonajul de cel puțin 80 de unități.

(3) Navele de navigație mixtă de tip râu – mare, care navighează și în zone maritime, se înregistrează în Registrul de stat al navelor, portul de înregistrare fiind cel maritim.

(4) Navele neindicate în alineatele (1), (2) și (3) din prezentul articol sînt înregistrate de către organele împuternicite de Guvern. Modul înregistrării de stat a navelor în Catalogul naval se stabilește de organul de specialitate în domeniul transportului naval.

#### **Articolul 15. Temeiul înregistrării de stat a navelor și a drepturilor asupra acestora**

(1) Temei pentru înregistrarea de stat a navelor și a drepturilor asupra acestora servește:

- a) actele juridice ce au obiect nava, efectuate în conformitate cu legislația civilă în vigoare;
- b) certificatul de moștenitor;
- c) hotărîrea definitivă a instanței de judecată.

(2) Organul de înregistrare a navelor, în caz de necesitate, verifică forța juridică a actelor prezentate în vederea înregistrării de stat a navelor.

#### **Articolul 16. Modul înregistrării de stat a navelor în Registrul de stat al navelor**

(1) Înregistrarea de stat a navelor în Registrul de stat al navelor se efectuează în temeiul cererii deținătorului de drepturi asupra navei și al documentelor anexate, prevăzute în Regulile înregistrării de stat a navelor, aprobate de Guvern.

(2) Modul înregistrării de stat a navelor în Registrul de stat al navelor se stabilește prin Regulile înregistrării de stat a navelor, aprobate de Guvern.

(3) Organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor, în termen de o lună de la data depunerii de către deținătorul de drepturi asupra navei a cererii privind înregistrarea navei, examinează cererea și decide asupra înregistrării de stat a navei sau a refuzului înregistrării.

(4) Fiecărui înscris în Registrul de stat al navelor cu privire la înregistrarea drepturilor reale, grevărilor și altor acte juridice care au drept obiect nava i se

atribuie un număr de înregistrare, în modul stabilit de Regulile înregistrării de stat a navelor.

(5) După introducerea înscrisurilor în Registrul de stat al navelor, solicitantului i se eliberează certificatul de proprietate asupra navei sau de deținere a unui alt drept real. La introducerea înscrisurilor în Registrul de stat al navelor cu privire la alte drepturi reale se eliberează un extras, care confirmă introducerea înscrisurilor.

(6) Efectuarea înregistrării de stat a tranzacțiilor efectuate cu nava se certifică prin introducerea înscrisurilor corespunzătoare în documentele care reflectă obiectul tranzacției.

(7) Armatorul este obligat să informeze organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor despre orice modificare a datelor care necesită a fi introduse în Registrul de stat al navelor, în termen de două săptămâni de la data apariției datelor modificate.

(8) Organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor este în drept să refuze înregistrarea de stat în cazurile în care:

a) dreptul asupra navei pe care solicitantul îl revendică și cere să fie înregistrat nu este un drept pasibil înregistrării de stat în conformitate cu prevederile prezentei legi;

b) cererea pentru înregistrarea de stat este depusă de persoana care nu deține acest drept;

c) forma și conținutul documentelor depuse pentru înregistrarea de stat nu corespund prevederilor legislației civile și în domeniul transportului naval al Republicii Moldova.

(9) Refuzul înregistrării de stat a navei poate fi atacat în instanța de judecată de către persoana interesată.

(10) Dreptul de proprietate asupra navei nu poate fi înregistrat în Registrul de stat al navelor în cazul în care acesta este înregistrat în registrul navelor unui alt stat. În acest caz, pentru înregistrarea dreptului de proprietate asupra navei în Registrul de stat al navelor, deținătorul dreptului trebuie să prezinte un extras cu privire la radierea (certificatul de radiere) din registrul navelor statului respectiv.

(11) Nava care este înregistrată în registrul navelor unui alt stat poate fi supusă înregistrării de stat pentru un termen de o lună de la data luării deciziei cu privire la acordarea temporară a dreptului de a naviga sub pavilionul de stat al Republicii Moldova, în conformitate cu prevederile alineatului (8) articolul 20 din prezenta lege.

(12) Înregistrarea de stat a navei căreia îi este acordat dreptul provizoriu să navigheze sub pavilionul de stat al Republicii Moldova se efectuează în temeiul cererii navlositorului, conform contractului de navlosire a navei fără echipaj, cu anexarea actelor necesare înregistrării navei:

a) extrasul din registrul navelor statului străin în care nava este înregistrată propriu-zis, pînă la schimbarea pavilionului, cu indicarea proprietarului navei și a creditorului ei în ipotecă sau grevarea înregistrată, dacă este cazul;

b) acordul în formă scrisă al proprietarului navei și al creditorului în cadrul ipotecii înregistrate sau a grevării înregistrate de același caracter, la transferul sub pavilionul de stat al Republicii Moldova;

c) actul eliberat de către organele abilitate ale statului străin în care este înregistrată nava pînă la schimbarea propriu-zisă a pavilionului, ce confirmă faptul că dreptul navei de a naviga sub pavilionul statului respectiv este întrerupt pe perioada acordării dreptului de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova;

d) originalul și copia contractului de închiriere a navei nude;

e) certificatul de bună stare de navigabilitate.

(13) Ca rezultat al înregistrării în Registrul de stat al navelor a unei nave navlosite, organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor eliberează certificatul de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova pe termenul indicat în decizia de acordare a dreptului navei de a naviga sub pavilionul de stat al Republicii Moldova.

(14) În cazul pierderii certificatului de proprietate asupra navei, organul care a efectuat înregistrarea de stat a navei, la solicitarea proprietarului navei, poate să elibereze un duplicat al acestui act. Modul de eliberare a duplicatului certificatului de proprietate asupra navei se stabilește de Regulile înregistrării de stat a navelor.

(15) Nava fără stăpîn este supusă evidenței speciale de către organul de specialitate în domeniul transportului naval, în baza cererii autorității administrației publice locale pe teritoriul căreia se află nava fără stăpîn.

(16) Identificarea navelor fără stăpîn se efectuează de către organul de specialitate în domeniul transportului naval în conformitate cu prevederile legislației civile și a celei în domeniul transportului naval.

(17) În cazul în care proprietarul este identificat, organul de specialitate în domeniul transportului naval îi va remite o solicitare privind transportarea navei respective în locul special destinat pentru staționarea navei. În cazul în care organul de specialitate în domeniul transportului naval primește confirmarea executării acestei cerințe, nava este scoasă din evidență specială.

## **Articolul 17. Temeiurile pentru prelungirea înregistrării drepturilor asupra navelor și a tranzacțiilor cu acestea**

(1) Organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor, la apariția temeiurilor care pot crea dubii în ceea ce privește înregistrarea de stat a drepturilor asupra navelor și a tranzacțiilor cu acestea, în termen de o lună, trebuie să întreprindă măsuri pentru a obține dovezi care atestă dreptul solicitantului de a înregistra nava. Organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor este obligat să informeze imediat solicitantul, acesta fiind în drept să aducă dovezi care atestă dreptul la înregistrarea de stat a navei.

(2) Termenul înregistrării de stat a navei poate fi prelungit cu cel mult o lună, prin derogare de la prevederile alineatului (1) din prezentul articol, în cazul remiterii actelor pentru confirmarea autenticității.

(3) Organul care efectuează înregistrarea de stat a navei este obligat să informeze în scris solicitantul despre prelungirea înregistrării de stat a navei, indicînd temeiul acestei decizii.

(4) În cazul în care în termenele prevăzute în prezentul articol nu vor fi înlăturate impedimentele stipulate în alineatul (8) articolul 16 din prezenta lege, organul care efectuează înregistrarea de stat a navei este obligat să refuze înregistrarea navei, indicînd acest fapt în registrul de înregistrare a actelor eliberate.

(5) Înregistrarea de stat a navei poate fi suspendată pe un termen de cel mult 3 luni, în temeiul cererii armatorului sau a persoanei împuternicite prin procură. În cerere se indică temeiul suspendării înregistrării de stat a navei și termenul suspendării. Depunerea cererii de suspendare a înregistrării de stat a navei pune capăt termenului indicat în alineatul (1) din prezentul articol. Termenul scurs pînă la depunerea cererii nu intră în noul termen indicat în prezentul alineat.

(6) Înregistrarea de stat a navei poate fi suspendată prin hotărîrea instanței de judecată, în conformitate cu legislația în vigoare.

(7) Suspendarea înregistrării de stat a navei este însoțită de introducerea înscrisurilor corespunzătoare în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.

#### **Articolul 18. Radierea navei din Registrul de stat al navelor**

(1) Este pasibilă de radiere din Registrul de stat al navelor nava:

- a) naufragiată sau dispărută fără urmă;
- b) distrusă din punctul de vedere al construcției;
- c) nava care, în procesul reconstrucției sau altor modificări, și-a pierdut proprietățile sale de exploatare;
- d) nava care încetează să corespundă cerințelor prevăzute în alineatul (2) articolul 20 din prezenta lege.

(2) Pentru radierea navei din Registrul de stat al navelor, proprietarul navei trebuie să prezinte organului responsabil de înregistrarea de stat a navelor cererea și actele care confirmă circumstanțele generatoare radierii.

#### **Articolul 19. Răspunderea pentru exploatarea navei neînregistrate și nerespectarea regulilor de înregistrare a navelor**

Persoana care exploatează o navă neînregistrată sau o navă ce a fost înregistrată în unul dintre registre cu nerespectarea regulilor de înregistrare sau cu ignorarea obligației de a informa despre modificările necesare a fi introduse în

Registrul de stat al navelor poartă răspundere contravențională în conformitate cu legislația Republicii Moldova.

## **Articolul 20. Dreptul de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova**

(1) Navigația pe căile navigabile interne se permite navelor aflate sub pavilionul Republicii Moldova. În temeiul deciziei organului de specialitate în domeniul transportului naval intern, poate fi permisă navigarea pe căile navigabile interne fiecărei nave în parte care navighează sub pavilionul unui alt stat, inclusiv în traversare de tranzit.

(2) Dreptul de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova se acordă navelor care se află în proprietatea:

- a) persoanelor fizice și juridice ale Republicii Moldova;
- b) persoanelor fizice și juridice străine.

(3) Dreptul navei de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova apare în momentul înscrierii acesteia în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.

(4) În cazul existenței temeiurilor prevăzute în prezentul articol, organele care realizează înregistrarea de stat a navelor emit certificatul de navigație sub pavilionul de stat al Republicii Moldova.

(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.

(6) În cazul pierderii de către deținătorul de drepturi asupra navei a Certificatului de naționalitate, organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor, la cererea deținătorului de drepturi asupra navei, poate elibera un duplicat al respectivului certificat. Modul de eliberare a duplicatului Certificatului de naționalitate se stabilește prin Regulile înregistrării de stat a navelor.

(7) Nava pierde dreptul de a naviga sub pavilionul de stat al Republicii Moldova din data radierii acesteia din Registrul de stat al navelor sau din Catalogul naval.

(8) În baza deciziei organului de specialitate în domeniul transportului naval, dreptul de a naviga sub pavilionul de stat al Republicii Moldova poate fi acordat temporar unei nave care este înregistrată în registrul navelor unui alt stat, navlosită fără echipaj, în cazurile în care:

- a) armatorul corespunde cerințelor înaintate față de proprietarul navei, în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol;
- b) proprietarul navei și-a expus în scris acordul de voință cu privire la transferarea navei sub pavilionul de stat al Republicii Moldova;

c) legislația statului de origine al proprietarului navei nu interzice acordarea dreptului navei de a naviga sub pavilionul altui stat;

d) dreptul de a naviga sub pavilionul unui alt stat este suspendat sau va fi suspendat din data acordării navei a dreptului de a naviga sub pavilionul de stat al Republicii Moldova.

(9) Dreptul de a naviga sub pavilionul de Stat al Republicii Moldova poate fi acordat navei, prevăzute la alineatul (8) din prezentul articol, pe un termen ce nu depășește doi ani, cu dreptul prelungirii peste fiecare doi ani, însă nu mai mult de termenul contractului de navlosire. În scopul schimbării pavilionului, termenul contractului de navlosire nu poate fi mai mic de un an.

(10) Dreptul de a naviga sub pavilionul de stat al Republicii Moldova poate fi suspendat temporar în cazul transmiterii navei unei alte persoane, în temeiul contractului de navlosire fără echipaj, cu condiția că proprietarul navei și-a expus în scris acordul de voință asupra unei astfel de transmiteri, iar legislația statului în care se intenționează înregistrarea temporară a navei permite acordarea dreptului de a naviga sub pavilionul acestuia. Decizia cu privire la trecerea temporară a navelor proprietate de stat sub pavilionul altui stat este luată de către organul central de specialitate. Termenul în care nava poate fi trecută sub pavilionul altui stat este stabilit de contractul de navlosire.

### **Articolul 21. Gajul navelor**

(1) În Republica Moldova navele pot fi gajate în modul stabilit de legislația în vigoare.

(2) Contractul de gajare a navei trebuie autentificat notarial, fiind supus înregistrării, în mod obligatoriu, în același registru al navelor în care este înregistrată nava.

### **Articolul 22. Sechestrarea și vânzarea silită a navelor**

(1) În cazul apariției unui litigiu între orice persoană și armator și existenței unei cereri a reclamantului de asigurare a acțiunii, instanța de judecată poate aplica sechestrul asupra navei.

(2) În cazul în care instanța asigură acțiunea prin aplicarea sechestrului asupra navei sau nava este silită vândută ca urmare a executării sentinței, organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor efectuează înscrierile corespunzătoare în Registrul de stat al navelor. Proprietarul navei trebuie să fie informat de către organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor despre aplicarea sau înlăturarea măsurilor asigurătorii aplicate navei.

## **CAPITOLUL V**

### **ECHIPAJUL NAVEI**

#### **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.

(3) Echipajul nebrevetat este format din persoane angajate care nu fac parte din efectivul de comandă brevetat sau lucrători din sfera de deservire a pasagerilor.

(4) Echipajul minim al navei cu autopropulsie, în conformitate cu cerințele de exploatare a navei de anumit tip, se stabilește prin Regulamentul cu privire la componența echipajului minim al navelor de transport cu autopropulsie, aprobat de organul central de specialitate.

(5) Persoanele care intră în componența membrilor de echipaj trebuie să fie incluși în rolul de echipaj, a cărui evidență este obligatorie din partea căpitanului navei.

#### **Articolul 24. Exigențe față de membrii echipajului navei**

(1) La ocuparea funcțiilor în efectivul de comandă brevetat și în echipajul nebrevetat sînt admise persoane care posedă brevetele și certificatele de competență corespunzătoare, stabilite prin regulamentul aprobat de organul central de specialitate.

(2) La serviciu pe navă se admit persoane apte din punctul de vedere al stării sănătății.

(3) Persoanele străine sau apatrizii care intră în componența echipajului nu pot fi numite în funcție de căpitan al navei sau mecanic-șef pe navele proprietate de stat a Republicii Moldova.

(4) Condițiile în care persoanele străine sau apatrizii pot face parte din echipajul de bord se stabilesc de către organul de specialitate.

(5) În serviciu pe navele care navighează peste hotarele Republicii Moldova sînt admise persoane care dispun de act de identitate al personalului navigant, perfectat în corespundere cu regulamentul aprobat de organul central de specialitate.

## **Articolul 25. Raporturile de muncă la bordul navei**

(1) Numirea în serviciu a membrilor echipajului navei se efectuează de către armator, cu acordul căpitanului navei.

(2) Raporturile de muncă dintre membrii echipajului și armator sînt reglementate în conformitate cu legislația muncii a Republicii Moldova, prezenta lege, Regulamentul serviciului la bordul navelor de navigație internă, Regulamentul cu privire la disciplina la bordul navelor, aprobate de Guvern, contractele colective și individuale de muncă.

(3) Drepturile și obligațiile membrilor de echipaj sînt reglementate prin Regulamentul serviciului la bordul navelor de navigație internă, aprobat de Guvern.

(4) Armatorul este obligat să asigure membrilor de echipaj condiții de muncă sigure, protecția sănătății, prezența mijloacelor de salvare, aprovizionarea neîntreruptă cu produse alimentare și cu apă potabilă, prezența încăperilor necesare (cabine, cantine, grupuri sanitare, puncte medicale, încăperi pentru odihnă), deservire culturală și de acomodare, în conformitate cu legislația Republicii Moldova în domeniul muncii și cea în domeniul transportului naval. Armatorul sau altă persoană responsabilă de angajarea în serviciu a membrilor echipajului navei este obligat, pe cont propriu, să asigure viața și sănătatea echipajului navei, în cazul unei eventuale vătămări în procesul îndeplinirii obligațiilor de serviciu. Asigurarea se efectuează în conformitate cu legislația Republicii Moldova cu privire la asigurări.

(5) În cazul decesului sau vătămării sănătății unui membru de echipaj în timpul executării obligațiilor de serviciu, armatorul este obligat să repare prejudiciul cauzat acestuia, în conformitate cu legislația Republicii Moldova.

(6) Oricare membru de echipaj este în drept să aducă la bordul navei bunuri destinate uzului personal. În cazul pierderii sau deteriorării bunurilor respective, ca urmare a unui accident al navei, armatorul este obligat să compenseze membrului de echipaj dauna cauzată.

## **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 a insolvenței, vânzării navei sau schimbării statului de înregistrare;

e) îndreptării navei, fără acordul membrului de echipaj, în zona desfășurării acțiunilor militare sau cu risc epidemiologic.

(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.

### **Articolul 27. Căpitanul navei**

(1) Căpitanul navei proprietate de stat trebuie să fie cetățean al Republicii Moldova. În cazul navelor aflate în proprietate privată, căpitan poate fi și un cetățean străin sau un apatrid.

(2) Căpitanului navei îi revine obligația de pilotare a navei, inclusiv de navigație, precum și obligația de a lua măsuri de securitate a navigației, de menținere a ordinii pe navă, de ocrotire a mediului acvatic și de prevenire a daunelor cauzate navei, persoanelor și încărcăturilor aflate la bordul acesteia.

(3) Căpitanul navei este reprezentantul armatorului în raport cu tranzacțiile cu privire la navă, încărcătură sau navigația navei.

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.

(4) Căpitanul navei este obligat să acorde ajutor oricărei persoane care suferă naufragiu, dacă aceasta nu prezintă pericol pentru navă sau pentru persoanele aflate la bordul ei.

(5) Căpitanii navelor aflate în coliziune sînt obligați să acorde ajutor reciproc navelor, pasagerilor și membrilor de echipaj. Căpitanii navelor aflate în coliziune sînt obligați să anunțe unul altuia numele navelor lor.

(6) Armatorul nu poartă răspundere pentru încălcarea prevederilor alineatelor (4) și (5) din prezentul articol.

(7) Dacă căpitanul consideră naufragiul navei ca fiind iminent, după luarea tuturor măsurilor de salvare a pasagerilor, el va permite membrilor echipajului de bord să părăsească nava. Căpitanul navei părăsește nava ultimul, luînd toate măsurile de salvare a jurnalelor de bord, de mașini și radio, a hărților nautice, a stampilei navei, a actelor și lucrurilor de valoare.

## **Articolul 28. Drepturile și obligațiile căpitanului navei pentru menținerea ordinii pe navă**

(1) Dispozițiile căpitanului navei, date în limitele competenței sale, sînt pasibile îndeplinirii de către toate persoanele aflate la bordul navei.

(2) Căpitanul navei este în drept să aplice stimulări sau măsuri disciplinare față de membrii de echipaj, să-i înlătore de la executarea obligațiilor de serviciu în cazurile și în modul prevăzute de regulamentul serviciului pe nave de navigație internă și prevederile privind disciplina.

(3) Căpitanul navei este în drept să izoleze persoana ale cărei acțiuni nu prezintă semne ale componenței de infracțiune, prevăzute de legislația penală a Republicii Moldova, dar care constituie un pericol pentru securitatea navei sau a persoanelor și bunurilor lor aflate la bordul navei.

(4) În cazul în care căpitanul descoperă pe nava aflată în marș semne ale componenței de infracțiune prevăzute de legislația penală a Republicii Moldova, el este obligat să rețină persoana bănuită de înfăptuirea infracțiunii pînă în momentul transmiterii ei organelor competente în portul sau localitatea cea mai apropiată.

(5) În cazul descoperirii pe nava aflată în port a componenței de infracțiune prevăzute de legislația penală a Republicii Moldova, căpitanul este obligat să informeze imediat organele competente.

(6) În cazul unui atac asupra navei de către persoane avînd drept scop săvîrșirea unor acțiuni ilegale, căpitanul navei este obligat să acționeze în modul stabilit de către organele de specialitate în domeniul transportului naval, al situațiilor excepționale și al afacerilor interne.

## **Articolul 29. Obligația căpitanului navei în cazul nașterii la bord a unui copil, al decesului sau al îmbolnăvirii pe navă**

(1) Căpitanul navei este obligat, în fiecare caz de naștere a unui copil sau de deces pe navă, să întocmească un act constatator, în prezența a doi martori și a medicului de bord (dacă este la bord), precum și să efectueze referințele corespunzătoare în jurnalul de bord.

(2) Căpitanul navei este obligat să înștiințeze armatorul despre cazul de deces pe navă și să ia măsurile necesare pentru conservarea corpului neînsuflețit al decedatului și transmiterea acestuia rudelor sau administrației celui mai apropiat port.

(3) Căpitanul navei realizează inventarul bunurilor decedatului aflate la bordul navei și le remite, conform inventarului, rudelor sau administrației celui mai apropiat port.

(4) În cazul dispariției unui membru de echipaj sau a unui pasager în condiții care ar putea conduce la decesul acestuia, căpitanul navei consemnează acest fapt în jurnalul de bord, întocmește un act constatator, inclusiv perfectează

o listă a bunurilor aflate la bordul navei ale membrului de echipaj sau pasagerului dispărut, și transmite actul respectiv, împreună cu bunurile, administrației celui mai apropiat port.

(5) În cazul în care un membru de echipaj sau un pasager are nevoie de asistență medicală imediată, dar care nu poate fi acordată în timpul aflării navei în marș, căpitanul navei este obligat să intre în cel mai apropiat port, cu înștiințarea armatorului, administrației portuare (dacă este cazul), iar la intrarea navei într-un port străin, cu înștiințarea consulului Republicii Moldova și agentului armatorului (dacă în portul străin respectiv există un agent).

(6) În cazul decesului, îmbolnăvirii căpitanului sau în alte circumstanțe care nu permit acestuia să-și exercite funcțiile, obligațiile căpitanului sînt preluate de secundul navei, pînă la indicațiile ulterioare ale armatorului.

### **Articolul 30. Necesitatea stringentă în resurse financiare pentru continuarea cursei**

(1) Dacă în timpul cursei apare o necesitate stringentă în resurse financiare pentru continuarea cursei, ca urmare a circumstanțelor pe care căpitanul nu a putut să le prevadă și a căror înlăturare nu depinde de el, acesta este în drept, în cazul în care nu are posibilitate sau nu dispune de timp suficient pentru înștiințarea armatorului, să vîndă o parte din bunurile încredințate lui, cu excepția bunurilor necesare pentru continuarea cursei, și o parte din produsele alimentare. În același timp, căpitanul navei este obligat să aleagă modalitatea cea mai puțin nerentabilă pentru armator de achiziționare a mijloacelor pentru continuarea cursei.

(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.

## **CAPITOLUL VI SECURITATEA NAVIGAȚIEI**

### **Articolul 31. Dispoziții generale**

(1) Armatorul este responsabil pentru asigurarea securității navigației. El este obligat:

- a) să numească o persoană responsabilă pentru exploatarea în siguranța a navelor;
- b) să asigure exploatarea în siguranță a navelor;
- c) să sporească permanent calificarea personalului navigant și a altor angajați în domeniul asigurării securității navigației;

d) să asigure completarea echipajelor navelor și să mențină navele în condiții tehnice care să corespundă cerințelor de navigație în siguranță stabilite de prezenta lege.

Pentru neasigurarea securității navigației, armatorul poartă răspundere în conformitate cu prevederile legislației administrative a Republicii Moldova.

(2) Pregătirea navei pentru cursă este obligația armatorului.

Nava se consideră aptă pentru navigație dacă este asigurată cu echipaj și corespunde normelor de asigurare a securității navigației, precum și prevederilor de protecție a mediului, sanitare și antiincendiere prevăzute de legislația Republicii Moldova în domeniul transportului naval intern. Navei nu i se permite efectuarea cursei în cazul în care componența echipajului în ziua plecării este mai mică decât cea stabilită prin Regulamentul privind componența minimă a echipajului navelor de transport autopropulsate.

(3) Organizarea asigurării siguranței navigației, elaborarea și prezentarea pentru aprobare, în conformitate cu legislația în vigoare a Republicii Moldova, a actelor normative care stabilesc raporturile în domeniul siguranței navigației, controlul asupra respectării cerințelor legislației naționale și a actelor normative în domeniul indicat se efectuează de organul de specialitate.

(4) În scopul asigurării siguranței navigației, organul de specialitate efectuează:

a) supravegherea menținerii căilor navigabile interne în corespundere cu programul de asigurare a dimensiunilor de siguranță a șenalelor de navigație, categoriilor echipamentelor de navigație și termenele de valabilitate;

b) permiterea trecerii navelor și altor obiecte plutitoare prin ecluze;

c) dirijarea operativă a circulației navelor, în modul stabilit de organul central de specialitate;

d) efectuarea atestării colaboratorilor responsabili pentru asigurarea siguranței navigației;

e) brevetarea efectivului de comandă al navelor, care se înregistrează în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval, precum și eliberarea, în cazurile stabilite, a actelor de identitate ale personalului navigant, legitimației de pilot privind dreptul de efectuare a pilotării navelor (în continuare – legitimație de pilot);

f) controlul asupra respectării regulilor, normelor și standardelor în domeniul comunicațiilor, utilizate de nave pe căile navigabile interne;

g) controlul asupra respectării legislației pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova;

h) controlul asupra activității serviciilor de pilotare.

(5) Proprietarii construcțiilor situate pe căile navigabile interne sînt obligați să informeze din timp organul de specialitate privind apariția situațiilor ce amenință siguranța navigației, în scopul aplicării măsurilor corespunzătoare.

(6) Supravegherea siguranței pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova se efectuează de către organul de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval prin intermediul inspectorilor de navigație civilă.

(7) Inspectorii de navigație civilă sînt în drept să efectueze examinarea navelor și altor obiecte plutitoare și a construcțiilor situate pe căile navigabile interne, să rețină nave și alte obiecte plutitoare care nu corespund cerințelor privind asigurarea securității navigației, să suspende și să interzică circulația navelor și altor obiecte plutitoare în cazul unui pericol pentru siguranța navigației.

Prescripțiile inspectorilor de navigație civilă sînt obligatorii pentru executare de către persoanele fizice și juridice care efectuează navigația pe căile navigabile interne.

(8) Nava maritimă care navighează sub pavilionul de stat al Republicii Moldova sau sub pavilionul altui stat, la intrarea pe căile navigabile interne, poate fi supusă verificării de către inspectorii navigației civile în aceleași condiții ca și navele care navighează pe căile navigabile interne.

### **Articolul 32. Supravegherea tehnică a navelor și clasificarea navelor**

(1) Navele autopropulsate de navigație internă cu puterea motoarelor principale de cel puțin 55 kW, navele nepropulsate cu tonajul de cel puțin 80 de unități, toate navele de pasageri și de transport al încărcăturii lichide în vrac, bacurile și podurile plutitoare pe căile navigabile interne, de navigație mixtă (de tip rîu-mare) sînt supuse supravegherii tehnice și clasificării de către organele de supraveghere tehnică și clasificare din Republica Moldova.

(2) Supravegherea tehnică a navelor de agrement cu vele, indiferent de prezența și puterea motoarelor principale și tonajul lor, a altor nave de agrement și sportive (cu excepția celor cu vele), indiferent de numărul persoanelor de la bord, inclusiv a celor sportive și de agrement cu puterea motoarelor principale de cel puțin 55 kW, a navelor sportive și de agrement nepropulsate cu tonajul de cel puțin 80 de unități, se efectuează de către organele de supraveghere tehnică și clasificare din Republica Moldova.

(3) Supravegherea tehnică a navelor neindicate în alineatele (1) și (2) din prezentul articol se efectuează de alte organizații de stat, împuternicite de Guvern.

(4) Organele de supraveghere tehnică și clasificare din Republica Moldova publică regulile de proiectare, construcție, reparație și exploatare a navelor asupra cărora se efectuează supravegherea tehnică și regulile de producere a materialelor pentru nave.

(5) Organele de supraveghere tehnică și clasificare din Republica Moldova, precum și societățile de clasificare recunoscute de Guvern au dreptul, în cazul neexecutării regulilor menționate în alineatul (4) din prezentul articol, să interzică exploatarea navelor, mecanismelor navale, echipamentelor și

dispozitivelor tehnice, precum și să nu elibereze sau să retragă documentele eliberate anterior ce permit exploatarea navelor.

(6) Clasificarea navelor se efectuează de către organele de supraveghere tehnică și recunoscute de Guvernul Republicii Moldova, contra plată, din contul armatorilor.

### **Articolul 33. Supravegherea securității exploatării navelor**

(1) Supravegherea securității exploatării pe căile navigabile interne a navelor autopropulsate cu puterea motoarelor principale de cel puțin 55 kW, a navelor nepropulsate cu tonajul de cel puțin 80 de unități, a navelor de pasageri și de transport al încărcăturii lichide în vrac, a bacurilor se efectuează de inspectorii navigației civile.

(2) Supravegherea securității exploatării pe căile navigabile interne a navelor sportive cu vele și a celor de agrement cu vele, independent de dotarea sau puterea motoarelor principale și tonajului acestora, a altor nave sportive și de agrement, indiferent de numărul pasagerilor la bordul acestora, inclusiv a navelor autopropulsate sportive și de agrement cu puterea motoarelor principale de cel puțin 55 kW, a navelor nepropulsate sportive și de agrement cu tonajul de cel puțin 80 de unități, se efectuează de inspectorii navigației civile în partea ce nu ține de competența organelor de examinare tehnică și clasificare din Republica Moldova, precum și societăților de clasificare recunoscute de Guvern.

(3) Inspectorii navigației civile efectuează:

a) supravegherea executării de către armator, membrii de echipaj, persoanele fizice și juridice care efectuează navigația pe căile navigabile interne a cerințelor asigurării siguranței exploatării navelor, în conformitate cu legislația din domeniul transportului naval intern al Republicii Moldova;

b) cercetarea și clasificarea accidentelor de transport cu implicarea navelor pe căile navigabile interne;

c) verificarea cunoștințelor și participarea la brevetarea efectivului de comandă al navelor, verificarea navelor;

d) supravegherea menținerii șenalelor navigabile și a mijloacelor și echipamentelor de navigație;

e) supravegherea respectării cerințelor asigurării exploatării în siguranță a navelor.

În privința navelor menționate în alineatul (2) din prezentul articol, împutemicirile date se efectuează de inspectorul navigației civile în partea ce nu ține de competența organelor de examinare tehnică și clasificare din Republica Moldova, precum și societăților de clasificare recunoscute de Guvern.

(4) Prescripțiile inspectorilor navigației civile referitoare la asigurarea securității navigației sînt obligatorii pentru executare de către armatori, membrii echipajelor navelor, persoanele fizice și juridice care efectuează navigația pe

căile navigabile interne. Inspectorii navigației civile sînt obligați să informeze imediat persoanele indicate privitor la astfel de prescripții.

(5) Supravegherea asupra securității exploatații navelor care nu sînt indicate în alineatele (1) și (2) din prezentul articol se efectuează de către organele împuternicite de Guvern.

#### **Articolul 34. Controlul asupra respectării cerințelor antiincendiarie**

Controlul asupra respectării cerințelor securității antiincendiarie la bordul navelor, indiferent de forma de proprietate, a regulilor și normelor ce reglementează transportarea încărcăturilor ușor inflamabile, precum și verificarea stării antiincendiarie a navelor de navigație mixtă de tip rîu-mare la ieșirea în mare, cu eliberarea certificatelor de siguranță antiincendiară, se efectuează de organul de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval, în modul stabilit de Guvern.

#### **Articolul 35. Supravegherea și drepturile exercitate de căpitanul portului**

(1) Supravegherea asigurării securității navigației și a ordinii în port, precum și supravegherea respectării acordurilor internaționale la care Republica Moldova este parte, a legislației Republicii Moldova și a regulilor din domeniul transportului maritim în porturile deschise pentru intrarea navelor străine, precum și în portul situat în estuarul fluviului se efectuează de căpitanul portului, potrivit Regulamentului căpitanului portului, aprobat în conformitate cu prezenta lege.

(2) Căpitanul portului este conducătorul organului de specialitate.

(3) Dispozițiile căpitanului portului în chestiunile ce țin de competența sa sînt obligatorii pentru navele din port, pentru persoanele fizice și juridice.

(4) Căpitanul portului efectuează controlul asupra navelor în scopul asigurării securității navigației, precum și realizează împuternicirile de organizare și reglementare a activității în port, în modul stabilit de organul de specialitate.

(5) La cererea căpitanului portului, căpitanii navelor aflate în port, proprietarii altor obiecte plutitoare, precum și persoanele fizice și juridice care efectuează activitatea de antreprenor în port sînt obligați să participe la salvarea persoanelor și navelor care suferă naufragiu.

#### **Articol 36. Obligațiile armatorilor privind protecția mediului**

(1) Asigurarea siguranței ecologice la exploatarea navelor, prevenirea poluării de la bordul navelor cu ape reziduale și care conțin resturi de

hidrocarburi, țiței și alte substanțe periculoase pentru sănătatea oamenilor și resursele biologice acvatice constituie obligații ale armatorilor.

(2) Cerințele față de armatori privind asigurarea siguranței ecologice la exploatarea navelor se stabilesc prin regulile de prevenire a poluării a ape reziduale și care conțin hidrocarburi a căilor navigabile interne. Regulile menționate se înaintează spre aprobare de către organul de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval, cu avizarea acestora de către organul de specialitate al administrației publice în domeniul siguranței ecologice.

(3) La proiectarea, amplasarea, construcția și darea în exploatare a obiectivelor, precum și la efectuarea altor lucrări în scopuri navigabile și pentru asigurarea securității navigației, persoanele fizice și juridice sînt obligate să prevadă în devizul de cheltuieli mijloace bănești pentru repararea pagubei cauzate resurselor de apă și resurselor biologice acvatice și să efectueze măsuri de protecție a acestor resurse.

(4) Dacă prin construcția sau exploatarea instalațiilor inginerești și hidrotehnice, precum și prin efectuarea unor lucrări de îndreptare a albiei, de amplasare a ducherilor, a lucrărilor de adîncire și menținere a șenalului navigabil, de reparație, nu poate fi evitată afectarea resurselor biologice acvatice, persoanele fizice și juridice sînt obligate să prevadă, în coordonare cu autoritatea de mediu, efectuarea unor lucrări de reparare a pagubelor, calculate și argumentate sub aspect ecologico-piscicol.

### **Articolul 37. Supravegherea și controlul asupra asigurării securității ecologice**

(1) Controlul asupra asigurării securității ecologice la exploatarea navelor se efectuează de către autoritatea centrală de mediu.

(2) Organele de supraveghere tehnică și clasificare a navelor din Republica Moldova și societățile de clasificare recunoscute de Guvern efectuează supravegherea tehnică a asigurării securității ecologice la exploatarea navelor.

(3) Organul de specialitate, în comun cu autoritatea centrală de mediu, efectuează controlul asupra amplasării și funcționării obiectelor destinate protecției mediului pe căile navigabile interne, în zona de acțiune a organului de specialitate.

(4) Organul de specialitate efectuează supravegherea respectării de către organizațiile din domeniul transportului naval intern a regulilor și normelor sanitare.

(5) Toate lucrările efectuate pe căile navigabile interne în perioada de prohibiție se coordonează cu autoritatea centrală de mediu.

## Articolul 38. Pilotarea navelor

(1) În scopul asigurării securității navigației pe căile navigabile interne și prevenirii accidentelor de transport cu navele, se creează servicii de stat de pilotaj și organizații neguvernamentale de pilotaj al navelor. Serviciile de stat de pilotaj se constituie în cadrul organului de specialitate. Organizațiile neguvernamentale de pilotaj al navelor se creează cu respectarea cerințelor stabilite de prezenta lege și de alte acte normative ale Republicii Moldova.

Serviciile organizațiilor neguvernamentale de pilotaj și ale serviciilor de stat de pilotaj se prestează contra plată.

(2) Pilotajul navelor se efectuează de către piloții care posedă legitimație de pilot, eliberată în modul stabilit. Pilotul ambarcat pe navă este obligat să prezinte căpitanului navei legitimația de pilot. Căpitanul navei nu are dreptul să ambarce la bordul navei în calitate de pilot persoana care nu dispune de legitimație de pilot.

Piloții sînt cetățeni ai Republicii Moldova, care satisfac cerințele regulamentului privind serviciul de pilotaj al navelor pe căile navigabile interne, elaborat în conformitate cu legislația Republicii Moldova în domeniul transportului naval.

(3) Lista sectoarelor căilor navigabile interne, tipurilor și dimensiunilor navei pentru care este obligatorie pilotajul navei se stabilește de către organul de specialitate.

(4) În cazul în care aceasta este necesar pentru asigurarea securității navigației, pilotul are dreptul să suspende pilotajul navei pînă la survenirea circumstanțelor ce permit asigurarea securității navigației.

(5) Prezența pilotului la bordul navei nu scutește căpitanul de responsabilitatea pentru dirijarea navei. În cazul apariției dubiilor cu privire la corectitudinea recomandărilor din partea pilotului, căpitanul navei este în drept să refuze serviciile acestui pilot, în scopul asigurării siguranței navigației. În cazul în care pilotajul navei este obligatoriu, căpitanul navei trebuie să solicite schimbarea acestui pilot.

(6) Pentru daunele cauzate armatorului din vina pilotului poartă răspundere serviciul de stat de pilotaj sau organizația neguvernamentală de pilotaj al navelor cu care pilotul respectiv este în raport de muncă la momentul provocării daunelor.

Serviciul de stat de pilotaj și organizația neguvernamentală de pilotaj al navelor sînt obligate, în modul stabilit de legislația Republicii Moldova, să asigure răspunderea civilă pentru cazul compensării pagubelor care pot fi provocate armatorului de către pilot.

(7) Navele care navighează sub pavilionul unui stat străin, pe durata cursei pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova, sînt supuse pilotajului obligatoriu, dacă acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte nu prevăd altceva.

(8) În timpul pilotajului navei, pilotul este obligat să anunțe imediat organul de specialitate privind:

a) orice schimbare a șenalului de navigație care ar putea să prezinte pericol pentru navigație;

b) orice accidente cu implicarea navei pe care o pilotează sau a altor nave pe sectorul căii navigabile interne deservite de acesta;

c) neexecutarea de către căpitanul navei pe care acesta o pilotează a regulilor de navigație și a regulilor de prevenire a poluării de la bordul navelor cu ape reziduale și care conțin hidrocarburi a căilor navigabile interne.

(9) Supravegherea activității serviciilor de stat de pilotaj al navelor și a organizațiilor neguvernamentale de pilotaj al navelor în ceea ce privește siguranța pilotajului se efectuează de organul de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval.

## **CAPITOLUL VII REPARAREA DAUNELOR CAUZATE DE COLIZIUNEA NAVELOR**

### **Articolul 39. Domeniul aplicării regulilor stabilite de prezentul capitol**

(1) În cazul coliziunii navelor, daunele provocate acestor nave, persoanelor aflate la bord, precum și încărcăturii sau altor bunuri se compensează în conformitate cu prevederile prezentului capitol. Prevederile menționate se aplică și în cazul în care daunele sînt provocate de o navă altei nave sau persoanelor de la bordul acesteia, încărcăturii sau altor bunuri prin executarea sau neexecutarea manevrei sau nerespectarea regulilor de navigație, chiar dacă coliziunea nu s-a produs.

(2) Prevederile stabilite în prezentul capitol se răsfrîng și asupra navelor proprietate de stat a Republicii Moldova, proprietate a unităților administrativ-teritoriale ale Republicii Moldova, care în momentul coliziunii erau exploatare sau utilizate de acestea doar în scopuri necomerciale de stat, cu excepția corăbiilor militare, a navelor militare auxiliare și a corăbiilor de grăniceri.

### **Articolul 40. Răspunderea navelor aflate în coliziune**

(1) În cazul în care coliziunea navelor a avut loc din cauza uneia dintre nave, daunele sînt suportate de armatorul navei din vina căreia s-a produs coliziunea.

(2) În cazul în care coliziunea a avut loc din cauza a două sau mai multe nave, responsabilitatea fiecăreia din 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.

(3) Responsabilitatea stabilită în alineatele (1) și (2) din prezentul articol se aplică și în cazul în care coliziunea navelor a avut loc din vina pilotului, chiar dacă pilotajul era obligatoriu.

(4) Proprietarii navelor vinovate de coliziune poartă răspundere solidar față de persoanele terțe pentru daunele provocate ca urmare a decesului sau a vătămării sănătății persoanelor, iar armatorul care a achitat o sumă mai mare decît trebuia să achite în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol are dreptul la regres față de alți armatori.

#### **Articolul 41. Reparația daunelor provocate de pierderea sau deteriorarea bagajelor pasagerilor și bunurilor persoanelor terțe**

(1) Responsabilitatea pentru daunele provocate prin pierderea sau deteriorarea bagajului pasagerilor în cazul coliziunii navelor se determină în conformitate cu legislația civilă.

(2) Pentru daunele provocate bunurilor persoanei terțe, proprietarii navelor vinovate de coliziune poartă răspundere în conformitate cu alineatul (2) articolul 40 din prezenta lege.

### **CAPITOLUL VIII BUNURILE SCUFUNDATE**

#### **Articolul 42. Domeniul de aplicare a regulilor stabilite prin prezentul capitol**

(1) Normele prevăzute în prezentul capitol se aplică la ranfluarea, evacuarea și nimicirea bunurilor scufundate în limita căilor navigabile interne ale Republicii Moldova.

(2) La categoria bunurilor scufundate sînt raportate navele naufragiate, părți ale lor, instalații, încărcături și alte obiecte, indiferent de faptul dacă plutesc la suprafață ori sub apă, s-au lăsat la fund sau au fost aruncate la o adîncime mică ori pe țărm, în limita căilor navigabile interne.

(3) Dispozițiile prezentului capitol nu se aplică:

- a) la ranfluarea, evacuarea, nimicirea bunurilor din dotarea militară;
- b) la ranfluarea bunurilor de importanță culturală, de o importanță istorică sau arheologică, dacă astfel de bunuri sînt scufundate în limita căilor navigabile interne.

(4) În cazurile în care, în conformitate cu prevederile capitolului XVI din prezenta lege, ranfluarea, evacuarea, nimicirea bunurilor scufundate sînt considerate operațiuni de salvare, aceste prevederi se aplică remunerării și compensațiilor speciale acordate salvatorului, indiferent de dispozițiile prezentului capitol.

### **Articolul 43. Ranfluarea bunurilor de către proprietarul lor**

(1) Dacă proprietarul bunurilor scufundate dorește să le recupereze, el este obligat să comunice intenția sa organului de specialitate în termen de un an de la data scufundării bunurilor.

(2) Organul de specialitate, în termen de trei luni de la data primirii cererii proprietarului bunurilor scufundate, stabilește modul de ranfluare, precum și termenul de ranfluare, acesta nefiind mai mare de un an de la data informării proprietarului de către organul de specialitate cu privire la modul și termenul de ranfluare.

Organul de specialitate poate refuza ranfluarea, înlăturarea sau nimicirea bunurilor scufundate de către proprietarul bunurilor scufundate cu mijloacele proprii sau ale organizației de ranfluare alese de acesta în cazul în care nu dispune de mijloace tehnice necesare pentru efectuarea acestor operațiuni, cu respectarea siguranței navigației.

### **Articolul 44. Obligația proprietarului de a ranflua bunurile scufundate**

(1) În cazurile în care bunurile scufundate prezintă pericol pentru siguranța navigației sau pot provoca daune mediului prin scurgeri, sau împiedică explorarea resurselor biologice acvatice, activitatea de transport pe căile navigabile interne sau lucrările de amenajare a căilor navigabile interne, proprietarul bunurilor scufundate, la indicația organului central de specialitate, este obligat în termenul stabilit de acesta să ranfueze bunurile scufundate, iar în caz de necesitate, să le evacueze sau să le nimicească.

(2) În cazul în care proprietarul bunurilor scufundate este cunoscut, organul de specialitate informează proprietarul despre decizia sa.

În cazul în care nu se cunoaște proprietarul bunurilor scufundate, organul de specialitate publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova termenele stabilite pentru ranfluarea bunurilor scufundate.

### **Articolul 45. Dreptul proprietarului asupra bunurilor scufundate**

În cazul în care proprietarul bunurilor scufundate nu-și revendică drepturile asupra bunurilor scufundate, în conformitate cu prevederile alineatului (1) articolul 44 din prezenta lege, sau ranfuează bunurile scufundate în modul stabilit în alineatul (2) al aceluiași articol, dreptul de proprietate asupra acestor bunuri se stabilește în conformitate cu legislația civilă a Republicii Moldova.

#### **Articolul 46. Ranfluarea, înlăturarea sau nimicirea de către organul de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval a bunurilor scufundate**

(1) Organul de administrare este în drept să efectueze ranfluarea bunurilor scufundate, iar în caz de necesitate, să le înlătore sau să le nimicească, în cazurile în care:

a) proprietarul bunurilor scufundate nu a fost stabilit sau acesta nu a ranfluat bunurile scufundate sau nu a înlăturat ori nimicit bunurile scufundate în timpul stabilit, dacă era obligat să o facă în conformitate cu alineatul (1) articolul 44 din prezenta lege;

b) există suficiente dovezi că bunurile scufundate prezintă pericol nemijlocit pentru siguranța navigației sau de poluare a mediului ori împiedică exploatarea resurselor biologice, activitatea transportului naval intern sau efectuarea lucrărilor de amenajare a căilor navigabile interne, iar proprietarului bunurilor nu i se permite ranfluarea, înlăturarea sau nimicirea acestora, cu forțele proprii sau împiedicînd organizația de ranfluare selectată.

(2) Ranfluarea, înlăturarea sau nimicirea bunurilor scufundate în cazurile stabilite de alineatul (1) din prezentul articol, în afara cazurilor cînd nu este stabilit proprietarul bunului scufundat, se efectuează din contul proprietarului acestor bunuri.

#### **Articolul 47. Reclamarea bunurilor ranfluate de proprietarul acestora**

Bunurile scufundate ranfluate în conformitate cu alineatul (1) articolul 46 din prezenta lege pot fi reclamate de proprietarul acestora după restituirea cheltuielilor pentru ranfluarea bunurilor scufundate și altor cheltuieli aferente, cu condiția că de la momentul ranfluirii acestor bunuri nu a trecut mai mult de un an.

#### **Articolul 48. Dreptul organului de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval la recompensarea totală a cheltuielilor suportate de către acesta**

La expirarea termenului stabilit în articolul 47 din prezenta lege, organul de specialitate are următoarele drepturi:

a) să comercializeze bunurile ranfluate sau o parte din acestea, în modul stabilit de legislația civilă a Republicii Moldova, iar din suma obținută în urma comercializării lor să-și acopere cheltuielile de ranfluare sau alte cheltuieli legate de acestea;

b) să-i fie acoperite, de către proprietarul bunurilor ranfluate, cheltuielile care nu pot fi acoperite din suma obținută ca urmare a comercializării lor, iar la

nimicirea bunurilor scufundate – să i se restituie cheltuielile suportate la nimicirea acestor bunuri.

#### **Articolul 49. Ranfluarea neprevăzută a bunurilor scufundate**

Bunurile scufundate, care au fost ranfluate în mod neprevăzut în limitele căilor navigabile interne în timpul efectuării operațiunilor legate de navigație, trebuie să fie predate organului de specialitate. În acest caz, proprietarul bunurilor ranfluate achită persoanei care a efectuat ranfluarea o remunerare în mărime de o treime din costul bunului predat.

### **CAPITOLUL IX PORTURILE**

#### **Articolul 50. Dispoziții generale**

(1) Instalațiile portuare hidrotehnice, echipamentele de navigație și hidrografice, complexele de transbordare, cheiurile, blocurile administrative și alte bunuri amplasate pe teritoriul portului pot fi supuse diferitor regimuri de proprietate. Modul de atribuire a patrimoniului de stat, care se află pe teritoriul portului, unităților administrativ-teritoriale ale Republicii Moldova se stabilește conform legislației cadastrale a Republicii Moldova.

(2) Nomenclatorul porturilor, cu indicarea porturilor deschise, a distanței dintre acestea și a tipurilor de operațiuni efectuate se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(3) Decizia cu privire la declararea portului deschis pentru intrarea și operarea navelor sub pavilionul altor state este adoptată de către Guvern.

#### **Articolul 51. Autoritățile portuare**

(1) În porturile deschise pentru intrarea și operarea navelor sub pavilionul altor state, precum și în porturile amplasate la estuarele râurilor, în care se efectuează controlul de stat în domeniul transportului maritim, funcțiile autorităților portuare se atribuie organului de specialitate. În alte porturi, prin decizia organului central de specialitate, pot fi create administrații portuare de stat a transportului naval intern, care își vor exercita atribuțiile în conformitate cu modul aprobat de către organul central de specialitate.

(2) Obiectivele și funcțiile de bază ale administrațiilor portuare sînt asigurarea siguranței navigației și lucrările în acvatoriul portului, colaborarea cu organele de stat corespunzătoare, organizarea și efectuarea operațiunilor de prevenire și de lichidare a poluării acvatoriului portului cu hidrocarburi, efectuarea măsurilor de lichidare a situațiilor excepționale, organizarea preluării și prelucrării deșeurilor de pe nave, efectuarea lucrărilor de salvare a navelor în

limita acvatoriului portului și lichidarea incendiilor pe navele aflate în port, furnizarea de date statistice cu privire la activitatea portului.

Unele genuri de activitate exercitate de către autoritățile portuare pot fi transmise persoanelor juridice care practică activitatea de antreprenoriat pe teritoriul portului.

### **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.

### **Articolul 53. Cerințele fundamentale cu privire la exploatarea portului**

(1) Proprietarii cheiurilor portuare trebuie să asigure accesul și staționarea în siguranță a navelor la chei, să posede magazii, instalații de cântărire, instalații și echipament pentru transbordarea încărcăturilor, instalații pentru îmbarcare, debarcare, precum și așteptarea navei de către pasageri, iar în cazurile necesare – să dispună de o rețea de căi ferate pentru livrarea vagoanelor în port și retragerea vagoanelor din port. Instalațiile de cântărire a încărcăturilor sînt pasibile controlului și supravegherii metrologice de stat în conformitate cu legislația în vigoare în domeniul standardizării.

(2) Echipamentele pentru transbordarea încărcăturilor exploatare în port trebuie să corespundă prevederilor regulilor aprobate de către organul central de specialitate în domeniul transporturilor. Controlul asupra menținerii și reparației unor astfel de echipamente, realizării în siguranță a lucrărilor este exercitat nemijlocit de către proprietarul echipamentelor indicate, precum și de către organul teritorial de specialitate al administrației publice în domeniul industriei și organul teritorial de specialitate al administrației publice în domeniul energiei.

(3) În porturi trebuie să existe echipamente pentru protecția mediului, preluarea și prelucrarea apelor reziduale și cu conținut de hidrocarburi, altor deșeuri, precum și utilaje pentru efectuarea operațiunilor de salvare a navelor în limita acvatoriului portului și de lichidare a incendiilor.

#### **Articolul 54. Reglementări obligatorii cu privire la activitatea în port**

(1) Pentru reglementarea activității persoanelor juridice și fizice în port, precum și a activităților legate de utilizarea navelor aflate în port, organul de specialitate, în modul stabilit de legislația în vigoare, este în drept să aprobe Reglementări obligatorii cu privire la activitatea în port.

(2) Reglementările obligatorii cu privire la activitatea în port trebuie să cuprindă:

- a) descrierea limitelor stabilite ale portului;
- b) regulile de intrare a navelor în port și de ieșire din port;
- c) regulile de navigare a navelor în limitele acvatoriului portului și de staționare a acestora în port;
- d) regulile de asigurare a siguranței și ordinii în port;
- e) regulile de utilizare a mijloacelor tehnice de comunicare pentru organizarea transportului naval intern;
- f) cerințele antiincendiară și de securitate ecologică, sanitară, vamală și de control a organelor de grăniceri, prevăzute de legislația în vigoare.

#### **Articolul 55. Tarifele portuare**

(1) În porturi se instituie tarife pentru nave (tarife portuare). Cuantumul tarifelor portuare se stabilește de operatorul portului în baza regulamentului aprobat de către organul central de specialitate.

(2) Tipurile tarifelor portuare și modul de aplicare a acestora se stabilesc de către Guvernul Republicii Moldova.

#### **Articolul 56. Activitatea de întreprinzător în port**

Activitatea de întreprinzător în port este efectuată în conformitate cu legislația transportului naval intern al Republicii Moldova și alte acte normative subordonate acesteia, inclusiv cu regulile de transportare a încărcăturilor cu transportul naval intern, precum și cu acordul exprimat al părților.

### **CAPITOLUL X NAVLOSIREA**

#### **Articolul 57. Dispoziții generale**

(1) Prevederile prezentului capitol sînt aplicabile dacă prin contractul de navlosire nu este prevăzut altceva.

(2) În domeniul transportului pe căile navigabile interne, navlosirea este efectuată în conformitate cu prevederile legislației civile și ale prezentului capitol.

(3) Navlosirea se efectuează în temeiul contractului de navlosire încheiat între o parte, numită armator – subiectul care transmite nava, și cealaltă parte, numită navlositor – subiectul care preia nava.

(4) Înstrăinarea navei în timpul executării contractului de navlosire nu atrage rezilierea contractului de navlosire, noul proprietar dobîndind toate drepturile și obligațiile prevăzute de contractul de navlosire și de legislația civilă a Republicii Moldova și din domeniul transportului naval. În acest caz, subiectul care a transmis dreptul de proprietate este obligat să informeze subiectul care a dobîndit dreptul de proprietate asupra navei despre toate contractele de navlosire al căror obiect îl constituie nava transmisă. Subiectul care a dobîndit dreptul de proprietate asupra navei este obligat să înștiințeze toți navlositorii navei respective despre schimbarea proprietarului.

(5) Transmiterea navei în navlosire și restituirea acesteia ca urmare a expirării termenului contractului de navlosire se efectuează de către armator și navlositor în locul de staționare a navei. Cheltuielile pentru aducerea navei la locul indicat sînt suportate de către subiectul care transmite nava.

(6) Prin contractul de navlosire se prevede termenul în care nava este transmisă în gestiune către navlositor, cu indicarea începutului și expirării scurgerii acestui termen. Navlositorul nu este obligat să preia nava înainte de termenul prevăzut în contract. Navlositorul este obligat să preia nava pînă la expirarea termenului contractului. În cazul în care, pînă la data expirării contractului, nava nu a fost transmisă navlositorului, acesta este în drept să rezilieze contractul. Armatorul este în drept să rezilieze contractul de navlosire în cazul în care navlositorul nu a preluat nava pînă la expirarea termenului contractului.

(7) La încheierea contractului de subnavlosire, subiectul care transmite nava dobîndește drepturile și obligațiile prevăzute de legislația civilă a Republicii Moldova și din domeniul transportului naval pentru navlositor, în raport cu subiectul căruia se transmite nava în sublocațiune, dar își păstrează drepturile și obligațiile prevăzute de legislația în vigoare și de contractul de navlosire, în raport cu persoana de la care a fost preluată nava în temeiul contractului de navlosire sau subnavlosire.

### **Articolul 58. Drepturile și obligațiile armatorului în cazul navlosirii navei cu echipaj**

(1) Armatorul se obligă să mențină nava în stare bună de navigabilitate, în scopurile prevăzute în contractul de navlosire, să asigure completarea cu echipaj și armarea corespunzătoare a navei, precum și exploatarea tehnică în siguranță a navei, întreținerea echipajului și prezența, în conformitate cu legislația în domeniul transportului naval a Republicii Moldova, a actelor navale, potrivit scopurilor navlosirii.

(2) Membrii de echipaj sînt angajații navlositorului, subordonîndu-se ordinelor acestuia în ceea ce privește guvernarea și exploatarea tehnică a navei.

În contractul de navlosire a navei cu echipaj nu se admit prevederi care ar contraveni contractului individual de muncă și contractului colectiv de muncă.

(3) Răspunderea pentru cauzarea prejudiciilor unui terț de către nava armată, mecanismele, utilajele, echipamentele acesteia o poartă armatorul, în conformitate cu legislația contravențională și penală a Republicii Moldova. Armatorul este în drept să înainteze cerere reconvențională navlositorului, în cazul în care va demonstra că prejudiciile cauzate unui terț sînt din culpa navlositorului.

(4) În cazul în care armatorul nu este proprietarul navei, acesta este obligat să informeze proprietarul navei despre toate contractele de navlosire și subnavlosire al căror obiect este nava.

#### **Articolul 59. Drepturile și obligațiile navlositorului în cazul navlosirii navei cu echipaj**

(1) Navlositorul este în drept să încheie în nume propriu, fără acordul armatorului, contracte de transport sau de remorcare, în cazul în care acestea nu contravin destinației și tipului navei, precum și obiectului contractului de navlosire.

(2) Membrii de echipaj se supun navlositorului în aspectele ce țin de exploatarea comercială a navei. Navlositorul este obligat să suporte toate cheltuielile aferente exploatării comerciale a navei, inclusiv cheltuielile pentru carburanți și alte consumabile utilizate în procesul exploatării navei, precum și achitarea taxelor.

(3) Navlositorul este în drept să numească pe navă un reprezentant care va coordona aspectele ce țin de exploatarea comercială a navei, dispozițiile reprezentantului în ceea ce privește exploatarea comercială a navei fiind obligatorii pentru căpitan.

(4) Navlositorul este în drept să transmită în subnavlosire nava, fără acordul armatorului, în condițiile contractului de navlosire a navei cu echipaj.

#### **Articolul 60. Drepturile și obligațiile armatorului în cazul navlosirii navei fără de echipaj**

(1) Armatorul este obligat să transmită navlositorului documentele necesare pentru exploatarea navei navlosite, în corespundere cu legislația Republicii Moldova care reglementează transportul pe căile navigabile interne.

(2) În cazul în care armatorul nu este proprietarul navei, acesta este obligat să informeze proprietarul navei despre toate contractele de navlosire și subnavlosire al căror obiect este nava.

(3) Înlăturarea viciilor ascunse ale navei ține de competența armatorului.

### **Articolul 61. Drepturile și obligațiile navlositorului în cazul navlosirii navei fără de echipaj**

(1) Navlositorul este în drept să păstreze pe navă membrii echipajului anterior. Membrii de echipaj se supun dispozițiilor navlositorului.

(2) Navlositorul este în drept să transmită în subnavlosire nava atît cu echipaj, cît și fără echipaj, fără acordul părții de la care nava a fost luată în navlosire.

(3) Navlositorul este în drept să ceară de la partea de la care nava a fost luată în navlosire transmiterea tuturor documentelor care țin de navlosirea navei, prevăzute de legislația Republicii Moldova în domeniul transportului pe căile navigabile interne.

(4) Navlositorul este obligat ca, în termenul contractului de navlosire, să întrețină nava în bună stare de navigabilitate.

(5) Navlositorul este obligat să exploateze nava în conformitate cu destinația și clasa navei, precum și în scopurile prevăzute în contractul de navlosire.

(6) Navlositorul efectuează de sine stătător și din cont propriu armarea navei, suportă cheltuielile ce țin de exploatarea navei, inclusiv de efectuarea reparației curente și capitale, asigurare, incluzînd asigurarea propriei răspunderi.

(7) Navlositorul efectuează de sine stătător și din cont propriu dotarea navei, completarea cu echipaj, membrii căruia trebuie să corespundă prevederilor legislației Republicii Moldova în domeniul transportului naval pe căile navigabile interne.

(8) Navlositorul poartă răspundere față de partea de la care nava a fost luată în navlosire în cazul naufragierii navei sau deteriorării acesteia de către o terță persoană, în conformitate cu legislația civilă și transportului naval al Republicii Moldova.

(9) La expirarea termenului contractului de navlosire a navei, navlositorul este obligat să restituie nava părții de la care aceasta a fost luată în navlosire, în starea în care a primit-o, considerînd uzura normală.

### **Articolul 62. Navlul pentru navlosirea navei fără echipaj**

(1) Navlositorul achită armatorului navlul, în modul prevăzut în contractul de navlosire.

(2) Navlositorul este privat de obligația de a achita navlul și a acoperi alte cheltuieli, apărute ca urmare a exploatării navei, pe timpul în care nava nu poate fi exploatăată din culpa armatorului. În cazul în care nava nu a putut fi exploatăată din culpa navlositorului, navlul se va achita integral conform prevederilor contractuale.

(3) În cazul naufragiului navei, navlul se achită integral, inclusiv pînă în ziua naufragiului. În cazul în care ziua naufragiului nu este cunoscută, se consideră ziua primirii ultimelor noutăți.

(4) În cazul restituirii navei armatorului peste termenul contractului, se achită taxa de întirziere, calculată din quantumul navlului, prevăzut de contractul de navlosire, sau din valoarea de piață a navlului, în situația în care aceasta depășește quantumul navlului indicat în contractul de navlosire.

(5) În cazul întîrzierii achitării pe un termen mai mare de 15 zile, armatorul este în drept, fără avizarea navlositorului, să recupereze nava, rezervîndu-și dreptul de a revendica pagubele suportate.

(6) Îmbunătățirile aduse navei de către navlositor, care pot fi separate de navă fără să-i provoace deteriorări, pot fi ridicate de către navlositor la dorința acestuia.

## **CAPITOLUL XI TRANSPORTUL ÎNCĂRCĂTURILOR**

### **Articolul 63. Dispoziții generale**

(1) Transportul încărcăturilor se efectuează în baza contractelor de transport de încărcături, în conformitate cu cererea expeditorului încărcăturii și acordurilor de organizare a transportului încărcăturilor, precum și în măsura prezentării mărfii pentru transportare. Modul de realizare a transportului de încărcături se stabilește conform regulilor de transport al încărcăturilor pe căile navigabile interne (în continuare – regulile de transport al încărcăturilor), aprobate de organul de specialitate.

Prestarea serviciilor de transport al încărcăturilor pentru pasageri pentru necesități personale se realizează în conformitate cu regulile de prestare a serviciilor de transport al pasagerilor, bagajelor, încărcăturilor pentru necesități personale pe căile navigabile interne (în continuare – regulile de prestări servicii), aprobate de către organul central de specialitate.

(2) Transportatorul (persoană fizică sau juridică) care realizează transportul de încărcături pe căile navigabile interne în conformitate cu legislația în vigoare, alte acte normative, la solicitarea oricărei persoane fizice sau juridice se consideră a fi transportator de ordin comun. Lista transportatorilor de ordin comun se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

### **Articolul 64. Contractul de transport de încărcături**

(1) Prin contractul de transport al încărcăturilor pe căile navigabile interne, transportatorul se obligă să transporte mărfurile încredințate acestuia de către expeditorul încărcăturii în punctul de destinație și să le remită destinatarului

încărcăturii sau persoanei împuternicite pentru primirea încărcăturii, iar expeditorul se obligă să achite pentru aceasta taxa convenită.

(2) Dovada încheierii contractului de transport al încărcăturilor pe căile navigabile interne se face prin întocmirea conosamentului, cu eliberarea foii de expediție și a chitanței de recepție a mărfii pentru transportare.

(3) Forma și ordinea completării documentelor de transport se stabilesc de către Regulile de transport al încărcăturilor fiind obligatorii pentru toate persoanele fizice și juridice care participă la transportarea încărcăturilor pe căile navigabile interne.

(4) Contractul de transport al încărcăturilor poate fi încheiat cu condiția acordării pentru transportarea încărcăturii a navei sau a unei părți din ea. În acest caz navlositorul este investit cu drepturile și obligațiile prevăzute de prezenta lege pentru expeditorul încărcăturii.

#### **Articolul 65. Contractul de organizare a transportului de încărcături**

(1) Transportatorul și expeditorul încărcăturii, în cazul necesității de a realiza transportarea sistematică a încărcăturilor pe căile navigabile interne, pot să încheie contracte de organizare a transportului de încărcături. Prin contractul de organizare a transportului de încărcături pe căile navigabile interne, transportatorul se obligă să primească, în termenele stabilite, iar expeditorul încărcăturii – să remită spre încărcare încărcăturile în volumul determinat. Prin contract se stabilesc volumul, termenele și alte condiții de acordare a mijloacelor de transport, remiterea încărcăturilor pentru transportare, ordinea de plată, precum și alte condiții neprevăzute de prezenta lege și de regulile de transport al încărcăturilor și de organizare a transportării încărcăturilor.

(2) Încheierea contractului de organizare a transporturilor de încărcături pentru o singură cursă se efectuează în conformitate cu contractul de transportare a încărcăturilor. Condițiile contractuale de transportare a încărcăturilor, se consideră parte a contractului de transport al încărcăturilor într-o singură cursă, dacă nu este prevăzut altfel în contract.

#### **Articolul 66. Remiterea și primirea încărcăturilor spre transportare**

(1) Expeditorul încărcăturii, pînă la remiterea încărcăturii spre transportare, este obligat să pregătească încărcătura în așa mod, încît să asigure securitatea transportării, integritatea încărcăturii, a navei și a containerelor.

(2) Ambalajul și paletajul pentru transportare, precum și calitatea încărcăturilor trebuie să corespundă standardelor de stat sau condițiilor tehnice ale încărcăturii, aprobate de organele competente în coordonare cu organul central de specialitate în domeniul transporturilor.

(3) La remiterea încărcăturii spre transportare, expeditorul încărcăturii trebuie să prezinte documentele de transport, perfectate în conformitate cu regulile de transportare a încărcăturilor și alte acte prevăzute de actele normative.

Corectitudinea și veridicitatea datelor indicate în conosament se certifică prin semnătura expeditorului încărcăturii.

Transportatorul are dreptul să verifice veridicitatea datelor indicate în conosament.

Drept confirmare a primirii încărcăturii pentru transport, transportatorul este obligat să aplice ștampila cu dată pe conosament și să elibereze expeditorului încărcăturii un act de confirmare a primirii încărcăturii spre transportare.

(4) Expeditorul încărcăturii este obligat să aplice pe încărcăturile la bucată și paletate remise spre transportare, inclusiv pe cele ambalate, marcaje în conformitate cu standardele de stat pentru marcarea încărcăturilor și regulile de transportare a încărcăturilor.

(5) Expeditorul încărcăturii este obligat să anexeze la conosament documentele prevăzute de normele sanitare, vamale, de carantină și de alte reguli stabilite în conformitate cu acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte și de legislația națională.

Expeditorul încărcăturii este obligat să anexeze la conosament certificate, pașapoarte de calitate și alte documente, a căror prezență este dictată de legislația în vigoare.

(6) Termenele de încetare a primirii obligatorii a încărcăturii spre transportare se stabilesc conform regulilor de transportare a încărcăturilor.

### **Articolul 67. Stabilirea greutății încărcăturilor**

(1) La remiterea încărcăturilor spre transportare, expeditorul încărcăturii indică în conosament greutatea lor, stabilită după șablon, în conformitate cu standarde sau prin cântărire, iar pentru mărfurile ambalate și la bucată – și numărul locurilor de încărcare. În cazurile prevăzute de Regulile de transport al încărcăturilor se permite stabilirea greutății anumitor încărcături prin metoda de calcul (în conformitate cu măsurările încărcăturilor, pescajul navei sau convențional). Stabilirea greutății după șablon, în conformitate cu standarde sau prin calcul (măsurare sau convențional) se efectuează de către expeditorul încărcăturilor. Stabilirea greutății încărcăturilor prin cântărire se efectuează de către expeditorul încărcăturii, din cont propriu, în cooperare cu transportatorul, pe dispozitivele de cântărire ale expeditorului încărcăturii, ale transportatorului sau organizației care efectuează încărcarea încărcăturilor în port.

(2) Încărcăturile în containere se remit spre expediție în corespundere cu greutatea indicată de către expeditorul încărcăturii.

(3) Greutatea încărcăturilor lichide transportate în vrac se stabilește de către expeditorul încărcăturii în conformitate cu măsurările rezervoarelor

costiere, care dispun de tabele de calibrare aprobate în modul stabilit, precum și din indicațiile contoarelor sau prin măsurarea tancurilor navelor. În cazurile în care încărcătura este transportată cu transbordare de pe o navă pe alta sau de pe o navă către mai mulți destinatari, greutatea încărcăturilor se stabilește de către expeditorul mărfii cu participarea transportatorului.

#### **Articolul 68. Cerințe față de nave și containere**

(1) Navele și containerele trebuie să fie remise spre încărcare transportatorului în bună stare de funcționare pentru transportarea încărcăturii propuse.

(2) Gradul de utilitate a navelor și a containerelor în raporturile comerciale (starea spațiilor de încărcare a navei, containerelor, utile pentru transportarea anumitor încărcături, precum și lipsa odorurilor străine în interiorul acestora, alți factori nefavorabili care ar putea influența asupra încărcăturilor în procesul de încărcare, descărcare și în traseul de parcurgere, particularitățile construcțiilor interne ale încăperilor de încărcare a navelor și a containerelor) pentru transportarea încărcăturilor, prezentate în baza cerințelor Regulilor de transportare a încărcăturilor, se stabilesc în raport cu:

- a) navele – expeditorilor încărcăturilor, dacă încărcarea se efectuează de către aceștia, iar transportatorilor în restul cazurilor;
- b) containerele – expeditorii, în toate situațiile.

#### **Articolul 69. Stivuirea și arimarea încărcăturilor pe navă**

(1) Modul de stivuire și arimare a încărcăturilor pe navă, cu indicarea dispozitivelor și materialelor de arimare și transportare necesare pentru încărcare, precum și normativele de dispunere a acestor dispozitive și materiale se stabilesc prin condițiile tehnice de încărcare și arimare a încărcăturilor, aprobate în modul corespunzător de organul de resort, iar în lipsa lor, prin planurile de încărcare ale transportatorilor.

(2) În cazul în care nu este prevăzut altceva prin contractul de transport al încărcăturilor, arimarea, dispozitivele și materialele de transportare a mărfii necesare pentru încărcare sînt puse la dispoziție, instalate și ridicate corespunzător de către expeditorul încărcăturii, destinatarul încărcăturii din contul propriu. În cazul în care descărcarea încărcăturii se efectuează de către transportator, dispozitivele și materialele corespunzătoare se eliberează destinatarului încărcăturilor împreună cu încărcătura.

## **Articolul 70. Disponerea navei sau containerelor spre încărcare și descărcare**

(1) Nava trebuie să fie dispusă de către transportator în portul de încărcare în urma solicitării expeditorului sau în baza contractului de transportare a încărcăturilor.

(2) Transportatorul anunță expeditorul sau, respectiv, destinatarul despre timpul sosirii navei în portul de încărcare sau descărcare a încărcăturilor cu cel puțin 24 de ore înainte de sosirea navei, iar despre timpul dispunerii navei spre încărcare sau descărcare – cu cel puțin 6 ore înainte de dispunere, dacă încărcarea sau descărcarea încărcăturilor se efectuează de către expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor.

(3) Expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor care au primit înștiințare despre timpul sosirii navei sînt obligați din timp (nu mai tîrziu de 2 ore după înștiințare) să indice locul unde urmează a fi dispusă nava spre încărcare sau descărcare.

(4) Transportatorul este obligat să dispună nava la locul indicat de către expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor spre încărcarea sau descărcarea navei.

Disponerea navei spre încărcare în stare necorespunzătoare pentru transportarea anumitor încărcături, se consideră drept nedispunere a navei. În acest caz, transportatorul este obligat la cererea expeditorului încărcăturilor să dispună nava în stare corespunzătoare.

(5) În cazul în care nava este dispusă fără înștiințarea timpului sosirii sau cu încălcarea prevederilor alineatului (2) din prezentul articol, la timpul prevăzut pentru încărcare sau descărcare se adaugă timpul necesar pentru lucrările de încărcare-descărcare, dar nu mai mult de 6 ore.

(6) Încărcarea sau descărcarea încărcăturilor se efectuează de către transportator sau expeditorul încărcăturilor, destinatarul încărcăturilor în ordinea prevăzută de contract, dacă nu este stabilit altfel prin Regulile de transport al încărcăturilor. Încărcarea în containere și descărcarea lor din containere se realizează de către expeditorul încărcăturilor și destinatarul încărcăturilor.

(7) Termenele de încărcare și descărcare se calculează din momentul dispunerii navei la chei.

Timpul normativ de încărcare și descărcare se stabilește în conformitate cu normele oră-navă de încărcare și descărcare și regulile de aplicare a lor, aprobate, în modul stabilit, de către organul central de specialitate în domeniul transporturilor. La acordul părților, timpul normativ de încărcare și descărcare a navei poate să fie redus.

(8) În cazul în care prin acordul părților nu este stabilit altceva, încărcarea navei sau a containerelor în volum trebuie să nu fie mai mică decît normele tehnice de încărcare a navelor, stabilită prin Regulile de încărcare a navelor, iar

în lipsa a astfel de reguli – pînă la capacitatea de încărcare sau tonajul maxim al navei sau al containerului.

Regulile stabilite prin prezentul alineat nu se aplică dacă sînt stabilite limite de pescaj în conformitate cu prevederile articolului 74 din prezenta lege.

(9) La neîndeplinirea condițiilor de încărcare a navei și stivuirea încărcăturii pe navă, încărcarea poate să fie stopată de către transportator cu întocmirea actului constatator în conformitate cu Regulile de transportare a încărcăturilor, iar partea culpabilă, în conformitate cu legislația civilă în vigoare și legislația în domeniul transportului naval, repară daunele cauzate.

(10) Locul indicat de către expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor pentru încărcarea navei trebuie să fie corespunzător pentru încărcare și descărcare și nu trebuie să prezinte pericol pentru navă sau echipajul său. În cazul în care locul indicat de către expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor este necorespunzător sau prezintă pericol pentru navă sau echipaj, expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor trebuie, la cererea transportatorului, să indice alt loc destinat încărcării sau descărcării încărcăturilor. Cheltuielile legate de dispunerea navei, precum și transportarea încărcăturii în alt loc de încărcare sau evacuarea încărcăturilor din alt loc de încărcare sînt suportate de către expeditor sau destinatar.

#### **Articolul 71. Sigilarea navelor sau a containerelor**

(1) Magaziile încărcate a navelor și containerele încărcate trebuie să fie sigilate de către expeditor, dacă încărcarea se efectuează de către expeditorul încărcăturilor.

Magaziile navei încărcate pot fi sigilate de către transportator din propria inițiativă, dacă încărcarea o efectuează transportatorul.

(2) Containerele încărcate cu bunuri de uz personal la prestarea serviciilor persoanelor fizice trebuie să fie sigilate de către transportator sau de către organizația de transport și expediție din contul expeditorului.

(3) Nomenclatorul mărfurilor permise a fi transportate în magaziile navelor fără de mecanismul de închidere și aplicare a sigiliului și ordinea sigilării navelor și containerelor se stabilește de către Regulile de transportare a încărcăturilor.

#### **Articolul 72. Plata pentru transportarea încărcăturilor**

Plata pentru transportarea încărcăturilor sau alte plăți aferente, care se referă la transportator, se achită de către expeditorul încărcăturilor pînă la momentul plecării încărcăturii din portul de încărcare, dacă nu este stabilit altceva prin acordul părților. La achitarea întîrziată a plăților indicate, transportatorul poate să rețină expedierea încărcăturilor, iar pînă la achitarea lor poate fi oprită dispunerea navei pînă la următoarea încărcare a navei.

### **Articolul 73. Termenele de livrare a încărcăturii**

(1) Încărcăturile trebuie să fie livrate în termenele stabilite. Termenele de livrare a încărcăturii și modul de calculare a acestor termene se stabilesc prin Regulile de transportare a încărcăturilor.

(2) La încălcarea termenelor de livrare a încărcăturilor, transportatorul poartă răspundere în conformitate cu articolul 113 din prezenta lege.

### **Articolul 74. Restricționarea sau interdicția circulației navei**

Drept consecință a forței majore sau a acțiunilor cu caracter militar, anunțării carantinei sau a acumulării extraordinare a încărcăturilor și navelor în port, în scopul asigurării securității navigației, a vieții și sănătății oamenilor, integrității încărcăturilor, organul de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval este în drept să stabilească restricționarea sau interdicția circulației navelor, precum și restricționarea pescajului în urma nivelului redus al apei pe unele sectoare sau în anumite direcții ale căilor navigabile interne, fapt care se comunică organului de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval, care ia decizia cu privire la termenele restricționărilor. În cazul în care termenul respectiv este stabilit mai mult de 5 zile, organul central de specialitate în domeniul transporturilor trebuie să comunice acest fapt Guvernului. Decizia luată de organul de specialitate al administrației publice în domeniul transportului naval trebuie să fie anunțată transportatorilor, expeditorilor încărcăturilor, destinatarilor încărcăturilor în modul stabilit de Regulile de transportare a încărcăturilor, cu indicarea cauzelor și termenelor introducerii unei asemenea restricționări sau interdicții a circulației navelor.

### **Articolul 75. Dreptul de a dispune de încărcături**

(1) Expeditorul încărcăturilor are dreptul să dispună de încărcături pînă la momentul transmiterii lor destinatarului încărcăturilor sau pînă la transmiterea dreptului de a dispune destinatarului încărcăturilor sau terței persoane. La transmiterea acestui drept destinatarului încărcăturilor sau persoanei terțe, expeditorul încărcăturilor trebuie să comunice acest fapt transportatorului.

(2) Expeditorul încărcăturilor pînă la momentul prezentării destinatarului încărcăturii a conosamentului de la transportator, iar destinatarul încărcăturii din momentul primirii conosamentului de la transportator pînă la momentul predării încărcăturilor, au dreptul să schimbe destinatarul încărcăturilor sau portul de destinație. Cererea la o astfel de modificare se prezintă de către expeditorul încărcăturilor cu anexarea actului constatator al recepției încărcăturilor spre transportare, de către destinatarul încărcăturilor, cu anexarea conosamentului. În

afară de acestea, expeditorul încărcăturilor are dreptul să ceară remiterea încărcăturilor în portul de expediere pînă la momentul transportării.

(3) În cazul schimbării destinatarului încărcăturilor și (sau) a portului de destinație, persoana la cererea căreia s-a efectuat o asemenea modificare poartă răspundere pentru consecințe și este obligat să regleze achitățile dintre expeditorul încărcăturilor, destinatarul inițial, destinatarul de fapt al încărcăturii și transportator.

(4) Ordinea perfectării schimbării destinatarului încărcăturii și (sau) a portului de destinație se stabilește în conformitate cu Regulile de transportare a încărcăturilor.

### **Articolul 76. Eliberarea încărcăturilor destinatarului încărcăturilor**

(1) Transportatorul este obligat să înștiințeze destinatarul încărcăturii despre faptul sosirii mărfurilor în adresa lui nu mai tîrziu de ora 12 a zilei următoare după sosirea încărcăturilor, dacă descărcarea este în obligația transportatorului.

(2) Încărcătura se eliberează destinatarului încărcăturii indicat în conosament sau altui destinatar, dacă o atare modificare a fost efectuată în conformitate cu articolul 75 din prezenta lege, după achitarea tuturor plăților corespunzătoare către transportator, prevăzute în Regulile de transportare a încărcăturilor. Drept confirmare a eliberării încărcăturilor constituie semnătura destinatarului încărcăturilor în foaia de expediție.

(3) Destinatarul încărcăturilor este obligat să primească și să scoată la timp din port încărcăturile eliberate în adresa sa. Ordinea eliberării încărcăturilor se stabilește conform Regulilor de transportare a încărcăturilor, dacă părțile nu au convenit altfel. În cazul în care, după ispășirea termenului de livrare a încărcăturilor, destinatarul încărcăturilor nu a luat în primire mărfurile, transportatorul este în drept să le remită spre păstrare din contul expeditorului încărcăturilor, cu înștiințarea acestuia despre faptul respectiv.

(4) Încărcătura sosită în portul de destinație se află la păstrare în mod gratuit timp de 24 de ore, neluînd în calcul ziua sosirii. La reținerea eliberării încărcăturii din culpa transportatorului, cheltuielile de păstrare a încărcăturilor sînt suportate de către transportator. Modul de păstrare a încărcăturilor în porturile de expediere și de destinație se stabilește conform Regulilor de transportare a încărcăturilor.

(5) Destinatarul încărcăturilor poate să refuze preluarea încărcăturilor, cu excepția mărfurilor periculoase și ușor alterabile, numai în cazul în care calitatea acestora în urma deteriorării (stricăciunii) s-a schimbat în așa mod încît se exclude total sau parțial posibilitatea utilizării mărfurilor respective, fapt care se certifică de către o comisie de expertiză independentă. În așa caz, transportatorul comercializează încărcăturile și efectuează achitățile necesare în modul prevăzut de prezenta lege.

(6) În cazul în care încărcăturile sînt adresate în portul de destinație care nu este prevăzut cu spații destinate pentru păstrarea încărcăturii respective, iar destinatarul încărcăturii la momentul sosirii lor nu și-a revendicat obligația de a le ridica, chiar dacă a fost înștiințat din timp, încărcăturile pot fi livrate și predate spre păstrare de către transportator din contul destinatarului încărcăturii în cel mai apropiat port dotat cu astfel de spații de depozitare. În așa caz, toate riscurile asupra încărcăturilor le poartă destinatarul încărcăturilor.

În lipsa unei astfel de posibilități transportatorul trebuie să informeze imediat expeditorul încărcăturilor despre ne prezentarea destinatarului încărcăturilor cu solicitarea indicațiilor de la acesta referitor la soarta încărcăturii.

În contractul de transport al încărcăturilor poate fi prevăzut că pentru timpul de așteptare al încărcării și descărcării navei de către destinatarul încărcăturilor, precum și pentru timpul de așteptare a indicațiilor din partea expeditorului încărcăturilor, de la destinatarul încărcăturilor se percepe o amendă, prevăzută în alineatul (2) articolul 117 din prezenta lege, iar în cazul livrării încărcăturilor în alt port decît cel destinat, destinatarul încărcăturilor va compensa cheltuielile de descărcare a încărcăturilor, de aflare a lor în păstrare în portul respectiv, de descărcarea lor forțată, precum și cheltuielile legate de transportarea adăugătoare a încărcăturilor.

(7) La transportarea mărfurilor omogene în vrac, livrarea cărora se realizează în conformitate cu contractul de organizare a transportului încărcăturilor, calculele pentru cantitatea încărcăturilor primite sau remise spre livrare destinatarului încărcăturilor se efectuează după închiderea navigației sau la expirarea termenului de livrare a tuturor încărcăturilor. Perisabilitatea naturală la așa calcul se evaluează reieșind din cantitatea totală a încărcăturilor transportate.

(8) Transportatorul este în drept să rețină încărcătura în cazul neachitării plăților prevăzute prin contract sau prin prezenta lege. În acest caz, cerințele transportatorului care reține încărcăturile se compensează din costul mărfurilor transportate. Dacă mărfurile reținute sînt ușor alterabile sau dacă costul aflării lor în păstrare depășește prețul lor, transportatorul este în drept să comercializeze mărfurile transportate în modul prevăzut în articolul 82 din prezenta lege.

(9) În cazul în care, pînă la momentul eliberării încărcăturilor sau în timpul eliberării lui, destinatarul încărcăturilor nu înștiințează în scris transportatorul despre deteriorarea (stricăciunea) mărfurilor și nu indică criteriile lor de ordin comun, se consideră că încărcăturile sînt eliberate destinatarului încărcăturilor în conformitate cu prevederile contractului de transportare.

## **Articolul 77. Verificarea încărcăturilor la livrare**

(1) Transportatorul și destinatarul încărcăturilor în portul de destinație sînt obligați să verifice împreună greutatea încărcăturilor livrate de pe o navă defectă

sau cu sigiliul deteriorat, precum și în cazurile sosirii încărcăturilor cu indicii de pierdere parțială sau deteriorare (stricăciune). Măsurarea greutateii încărcăturilor în portul de destinație se efectuează în același mod ca și în portul de expediere.

(2) Dacă ambalajul sau pachetele încărcăturii sînt în stare bună, încărcăturile se eliberează în conformitate cu numărul locurilor de încărcare și a pachetelor primite, fără verificarea greutateii încărcăturilor, dacă nu este prevăzut altceva prin contractul de transport al încărcăturilor. La transportarea încărcăturilor primite de către transportator în conformitate cu standardele de greutate sau cu greutatea stabilită de către expeditorul încărcăturilor, în portul de destinație se verifică greutatea încărcăturilor din locurile deteriorate de încărcare.

(3) Greutatea încărcăturii se consideră a fi corectă dacă diferența dintre greutatea încărcăturii stabilită în portul de expediere și cea din portul de destinație, nu depășește norma pierderii naturale a încărcăturii respective și normele de consum în indicii dispozitivelor de cîntărire. Normele de pierdere naturală a greutateii încărcăturii la transportare se stabilesc în conformitate cu Regulile de transportare a încărcăturilor.

(4) În cazul în care insuficiența, deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii este descoperită în portul de destinație, transportatorul este obligat să stabilească mărimea neajunsurilor de fapt, a deteriorărilor (stricăciunilor), precum și mărimea sumelor cu care a scăzut costul mărfurilor. Cheltuielile legate de stabilirea neajunsurilor de fapt, a defecțiunilor (stricăciunilor), precum și sumele cu care a scăzut costul mărfurilor, inclusiv costurile pentru desfășurarea unei expertize independente, sînt suportate de către transportator.

## **Articolul 78. Curățarea navei**

(1) După terminarea descărcării navei, aceasta trebuie să fie curățată, iar în cazurile necesare, spălată și supusă degazării, dezinsecției și dezinfecției cu forțele și resursele proprietarului încărcăturii, în modul prevăzut de Regulile de transportare a încărcăturilor.

(2) Nava care realizează transportarea hidrocarburilor în vrac, după descărcarea lor, este curățată în cazurile prevăzute de standardele de stat pentru marcarea, împachetarea, transportarea și păstrarea petrolului sau produselor petroliere, precum și la dispunerea navei spre încărcare cu mărfuri generale sau expedierea navei la reparație sau în locul destinat pentru staționarea navei.

(3) Transportatorul poate să efectueze lucrările de curățare a navei în baza unui acord încheiat cu expeditorul sau destinatarul încărcăturii, pentru o remunerare aparte.

(4) La curățarea și dezinfecția navei se interzice deversarea apelor reziduale în obiectivele acvatice.

Condițiile și ordinea remunerării pentru lucrările de curățare a navei se stabilește prin acordul părților, dacă în Regulile de transportare a încărcăturilor nu este prevăzut altceva.

### **Articolul 79. Încărcăturile nerevendicate**

(1) În cazul în care, în termenele prevăzute în Regulile de transportare a încărcăturilor sau în acordul dintre părți, încărcătura nu este recepționată și nu este preluată și transportată de către destinatarul încărcăturii, aceasta se consideră a fi nerevendicată.

Transportatorul este obligat să informeze expeditorul încărcăturilor despre faptul că încărcăturile nu sînt revendicate.

(2) Transportatorul este în drept să comercializeze încărcăturile nerevendicate, în conformitate cu articolul 82 din prezenta lege.

### **Articolul 80. Condiții speciale de transportare a încărcăturilor**

(1) Transportatorii pot să prezinte spre transportare încărcături cu valoare stabilită. Prezentarea încărcăturilor cu valoare stabilită se face în conformitate cu Regulile de transportare a încărcăturilor.

Pentru valoarea stabilită a încărcăturilor se percepe o taxă, prevăzută în articolul 4 din prezenta lege.

(2) Transportarea mărfurilor separate se realizează cu însoțirea reprezentanților expeditorilor încărcăturii sau a destinatarilor încărcăturii. Ordinea și nomenclatorul mărfurilor separate transportate cu însoțitori ai expeditorilor sau destinatarilor se stabilesc prin Regulile de transportare a încărcăturilor sau prin acordul părților.

(3) În cazul în care transportarea încărcăturilor nu poate fi efectuată în condițiile Regulilor de transportare a încărcăturilor, organul administrației publice în domeniul transportului naval va stabili ordinea transportării lor în condiții speciale.

### **Articolul 81. Consecințele imposibilității livrării încărcăturilor**

(1) În cazul imposibilității livrării încărcăturilor primite spre transportare în portul de destinație sau eliberării lor conform conosamentului destinatarului încărcăturii în urma forței majore, acțiunilor militare, interzicerii din partea autorităților sau din alte considerente independente de voința transportatorului, acesta trebuie să informeze expeditorul sau destinatarul încărcăturii și organizațiile care desfășoară operațiunile de încărcare și descărcare în porturile de expediție și recepție a încărcăturilor, cu indicarea motivelor care conduc la imposibilitatea livrării încărcăturilor, solicitînd de la expeditorul sau destinatarul încărcăturii indicații despre măsurile ce urmează a fi luate în privința încărcăturilor.

În cazul în care în termen de 4 zile transportatorul nu primește indicații de la expeditorul sau destinatarul încărcăturilor ce măsuri să întreprindă în privința

încărcăturilor, el este în drept să restituie încărcăturile expeditorului încărcăturilor sau să le comercializeze.

(2) În cazul în care încărcătura a fost primită spre transportare pînă la momentul încheierii termenului de recepție obligatorie a transportării și nava a fost reținută din marș în legătură cu obstacole pe termen îndelungat, cu excepția alineatului (1) din prezentul articol, transportatorul este obligat, conform acordului cu expeditorul sau destinatarul încărcăturii, să întreprindă măsuri de expediere a încărcăturilor în port sau în alt punct de destinație prin intermediul altui mijloc de transport sau să-l comercializeze în modul stabilit în articolul 82 din prezenta lege. Tariful pentru transport pentru traseul neparcurs se va restitui expeditorului sau destinatarului încărcăturii care au achitat transportarea. Descărcarea și păstrarea încărcăturilor în port se realizează din contul transportatorului.

(3) În cazul în care încărcătura a fost primită spre transportare pînă la termenul recepției obligatorii a încărcăturii și reținută din cursă în legătură cu obstacole pe termen îndelungat, cu excepția prevederilor stabilite în alineatul (1) din prezentul articol, iar de la expeditor sau destinatarul încărcăturilor nu au parvenit timp de 4 zile indicații ce măsuri să se întreprindă în privința încărcăturilor, transportatorul este în drept, la latitudinea sa, să lase încărcătura spre păstrare din contul expeditorului sau destinatarului încărcăturilor pînă la apariția posibilității continuării cursului, inclusiv pe navă în timp de iarnă, sau să comercializeze încărcăturile în modul prevăzut de articolul 82 din prezenta lege.

### **Articolul 82. Modalitatea comercializării încărcăturilor**

(1) Comercializarea încărcăturilor în cazurile prevăzute de prezenta lege, cu excepția încărcăturilor scoase din circulație și limitate în circulație în conformitate cu legislația civilă în vigoare, precum și cele speciale, inclusiv cele destinate pentru necesitățile de stat și de apărare, se comercializează în conformitate cu contractul de vânzare-cumpărare, reieșind din prețul încărcăturilor, confirmat prin acte constatatoare ale achitării costului lor, sau în lipsa unor astfel de acte, prin acordul corespunzător sau acordul reieșind din prețul care în mod obișnuit se percepe pentru mărfuri similare.

Ordinea evidenței încărcăturilor comercializate și calculul lor se realizează de către organul de specialitate în domeniul transportului naval.

(2) Suma obținută de la comercializarea încărcăturilor, cu excepția plăților prevăzute transportatorului pentru comercializarea lor, urmează a fi transferată destinatarului încărcăturilor, în cazul achitării de către acesta a costurilor încărcăturilor sau expeditorului încărcăturilor, în restul cazurilor.

În cazul în care plățile primite pentru realizarea încărcăturilor nu sînt suficiente pentru acoperirea plății transportatorului pentru păstrarea și comercializarea încărcăturilor, transportatorul este în drept să perceapă suma restantă de la expeditorul încărcăturii.

(3) Transportatorul este în drept să comercializeze încărcăturile înainte de termenele prevăzute în prezenta lege, în cazul în care încărcăturile sînt perisabile sau dacă cheltuielile pentru păstrarea încărcăturilor în termenele stabilite depășesc costul încărcăturilor propriu zise.

### **Articolul 83. Transportarea încărcăturilor periculoase**

(1) Încărcături periculoase se consideră acele mărfuri care, în virtutea proprietăților lor și particularităților la transportare, transbordare și păstrare, pot să creeze pericol pentru viața și sănătatea oamenilor, să aducă daune mediului sau să distrugă ori deterioreze bunurile materiale.

(2) Încărcăturile periculoase se transportă în conformitate cu regulile cu privire la transportarea încărcăturilor periculoase prin intermediul transportului naval intern, aprobate în modul corespunzător.

(3) În cazul nominalizării incorecte în conosament a mărfurilor periculoase, a proprietăților lor, a indicațiilor speciale sau a măsurilor de protecție necesare la transportarea încărcăturilor periculoase, expedierea încărcăturilor interzise spre transportare prin intermediul transportului naval intern, transportatorul este în drept să ceară de la expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor descărcarea din contul acestora a încărcăturilor periculoase în orice moment și în orice punct. În cazul în care expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor refuză descărcarea încărcăturilor respective sau circumstanțele cer descărcarea imediată a acestora, transportatorul este în drept să distrugă sau să dezamorseze încărcătura respectivă fără restituirea pierderilor cauzate prin aceasta expeditorului încărcăturilor sau destinatarului încărcăturilor. Tarifele pentru transportarea încărcăturilor periculoase indicate în prezentul articol, nu se restituie expeditorului încărcăturilor. În cazul în care plata pentru transportarea unor asemenea încărcături nu s-a perceput la momentul transportării lui, transportatorul este în drept să o perceapă în totalitate de la expeditorul încărcăturilor. Expeditorul încărcăturilor poartă răspundere față de transportator pentru daunele cauzate de asemenea încărcături.

(4) În cazul în care mărfurile încărcate cu acordul și cunoștința transportatorului devin periculoase pentru navă, alte încărcături sau pentru persoanele aflate la bord, transportatorul este în drept să ceară de la expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor descărcarea imediată a încărcăturilor respective sau, în funcție de circumstanțe, să dezamorseze sau să distrugă asemenea încărcături fără restituirea expeditorului sau destinatarul încărcăturii daunelor cauzate. Transportatorul are dreptul la o parte din taxa pentru transport, proporțional cu distanța parcursă de fapt, avînd la bord așa gen de încărcături.

(5) În cazurile în care se transportă încărcături periculoase, care pot afecta starea mediului, expeditorul și transportatorul poartă răspundere pentru prejudiciul cauzat mediului, în conformitate cu legislația în vigoare.

## **Articolul 84. Transportări militare**

Transportările militare se realizează în conformitate cu regulamentele cu privire la transporturile militare, aprobate de Guvern.

## **CAPITOLUL XII REMORCAJUL NAVELOR, PONTOANELOR ȘI ALTOR OBIECTE PLUTITOARE**

### **Articolul 85. Contractul de remorcaj**

(1) În conformitate cu prevederile contractului de remorcaj, o parte, numită remorcher, se obligă să transporte în termen și în siguranță navele, pontoanele sau alte obiecte plutitoare în portul de destinație, cu respectarea regulilor de remorcare, și să le transmită destinatarului încărcăturii, indicat în conosament, iar cealaltă parte, numită expeditor, se obligă să dispună navele, pontoanele și alte obiecte plutitoare spre remorcare și să achite remorcajul.

Conosamentul întocmit în conformitate cu prevederile organului central de specialitate care reglementează regulile de remorcaj a navelor, pontoanelor și altor obiecte plutitoare, perfectate în temeiul conosamentului și a actului de primire a bunului remorcat, confirmă încheierea contractului.

(2) Remorcajul obiectelor remorcate se efectuează în conformitate cu Regulile de remorcaj, aprobate de către organul central de specialitate, și cu prevederile contractului de remorcaj.

(3) În afară de conosament, pentru reglementarea relațiilor din domeniul remorcajului se pot aplica și alte documente, forma și modul de perfectare a acestora fiind reglementată de Regulile de remorcaj.

(4) În temeiul unei cereri în scris, proprietarul remorcherului este în drept, contra plată, să efectueze lucrări în limita radei portului, dacă contractul de remorcaj nu prevede altfel.

(5) În cazul necesității realizării remorcajului sistematic, părțile pot încheia un contract de organizare a remorcajului, în care este stipulată răspunderea părților, volumul și termenele de remorcaj, cerințele înaintate pentru obiectele remorcate, efectuarea remorcajului, achitarea serviciului de romarcaj, precum și alte condiții de organizare a remorcajului.

(6) Relațiilor care nu sînt reglementate de prezentul articol li se aplică prevederile capitolului XI din prezenta lege.

### **Articolul 86. Prezentarea obiectului spre remorcare**

(1) Obiectul remorcat trebuie să fie prezentat spre remorcare de către proprietar sau de către persoana împuternicită (expeditor) în bună stare de

navigabilitate, în conformitate cu prevederile Regulilor de remorcaj, condițiilor de formare și de echipare a plutei, precum și cu prevederile contractului de remorcaj și de organizare a remorcajului. Modul de completare a obiectelor remorcate cu echipaj sau cu însoțitori, se stabilește prin acordul părților, dacă Regulile de remorcaj nu prevăd altfel.

(2) Condițiile tehnice de formare și echipare a plutei se elaborează de către producătorul plutei cu avizarea și aprobarea organului de specialitate.

(3) Membrii de echipaj ai obiectului remorcat trebuie să se supună dispozițiilor căpitanului navei remorcher în ceea ce privește asigurarea siguranței navigației, siguranței obiectului remorcat și să întreprindă măsuri pentru evitarea accidentelor cu obiectul remorcat.

### **Articolul 87. Obligațiile expeditorului plutei**

(1) Expeditorul plutei este obligat:

a) să formeze plutele, să le aducă în locul anterior stabilit de către remorcher pentru remorcarea în termen, conform graficului indicat în contractul dintre expeditor și remorcher sau în contractul de organizare a remorcajului;

b) să utilizeze instalațiile de acostare în porturile de expediție, precum și în punctele destinate staționării și regrupării plutei;

c) să regrupeze plutele în marș pentru trecerea sub poduri, ecluze sau alte sectoare dificile ale căilor navigabile interne, precum și să însoțească plutele de către nave auxiliare la trecerea prin asemenea sectoare;

d) să realizeze lucrări de profilaxie și reparație excepțională în marș.

(2) În cazurile în care navele auxiliare de trecere a plutei prin sectoare dificile sînt dispuse de către remorcher, de la expeditorul plutei se percepe o taxă, stabilită prin acordul părților.

### **Articolul 88. Recepția obiectului remorcat**

(1) Obiectul care urmează a fi remorcat trebuie să fie transmis de către expeditor pentru verificare nu mai tîrziu de 12 ore pînă la expediere.

(2) Remorcherul este obligat, pînă la recepția obiectului remorcat, să efectueze inspectarea acestuia, să verifice documentele necesare pentru remorcarea, echiparea (tachelajul) și echipamentul de remorcarea, gabaritele obiectului remorcat, precum și corespunderea obiectului remorcat cu normele Regulilor de navigație și de remorcaj, iar în raport cu plutele – corespunderea lor cu cerințele tehnice de formare și echipare.

În cazul descoperirii unor defecte sau neajunsuri care pot împiedica remorcajul, se perfectează un act cu indicarea neajunsurilor și defectelor și termenul de lichidare a acestora.

În cazul lipsei sau lichidării defectelor sau neajunsurilor, părțile perfectează un act cu privire la conformitatea obiectului ce urmează a fi remorcat, în temeiul căruia se eliberează conosamentul pentru remorcare.

#### **Articolul 89. Lichidarea consecințelor accidentelor în care sînt antrenate obiectele remorcate**

(1) În cazul accidentelor în care sînt antrenate obiectele remorcate, căpitanul remorcherului, expeditorul și membrii de echipaj ai obiectului remorcat sînt obligați să întreprindă în comun măsuri de minimizare a efectelor prejudiciabile ale accidentului, precum și lichidarea consecințelor acestuia.

(2) În cadrul operațiunilor de lichidare a consecințelor avarierii plutei, colectarea materialului lemnos remorcat se efectuează de către remocher. Materialul lemnos colectat în urma operațiunilor de lichidare a consecințelor avariilor menționate, urmează a fi transportat de către remorcher în portul de destinație.

#### **Articolul 90. Transmiterea obiectului remorcat în portul de destinație**

(1) Remorcherul este obligat să anunțe destinatarul, în termen de 24 de ore, despre sosirea obiectului remorcat în port, informîndu-l repetat cu 6 ore înaintea sosirii obiectului remorcat.

(2) Destinatarul obiectului remorcat este obligat să informeze căpitanul remorcherului despre locul de staționare și de primire a obiectului remorcat, precum și să asigure acostarea în siguranță a obiectului remorcat.

(3) În cazul în care obiectul remorcat a sosit în portul de destinație cu deteriorări, remorcherul, în cooperare cu destinatarul obiectului remorcat efectuează verificarea obiectului și estimarea deteriorărilor. În ceea ce privește plutele, la fel se va efectua numărarea plutei sosite în stare bună, indicîndu-se în actul întocmit în conformitate cu Regulile de remorcaj, materialul lemnos în unitățile menționate, fără a fi specificată cantitatea cherestei, și cu indicarea aproximativă a materialului lemnos de pe plutele deteriorate.

Predarea și primirea definitivă a materialului lemnos de pe plutele deteriorate se efectuează prin scoaterea pe mal a materialului lemnos sau prin numărarea acestuia în apă de către reprezentanții părților contractante. Acțiunile indicate trebuie să fie întreprinse nu mai tîrziu de 6 zile din data sosirii plutei.

#### **Articolul 91. Condiții speciale de remorcare după expirarea termenului obligatoriu de remitere a obiectului remorcat spre remorcaj**

Obiectele remorcate, primite după expirarea termenului obligatoriu de remitere a obiectului remorcat spre remorcaj, dacă nu pot fi distribuite la locul de destinație sau sînt reținute în drum, necesită a fi puse spre păstrare de către

expeditor și staționate pe termen lung, inclusiv pe timp de iarnă, pe sectoarele cu navigație stopată. În aceste cazuri, tariful pentru remorcare pe distanța neparcursă se rambursează expeditorului obiectului remorcat.

## **CAPITOLUL XIII TRANSPORTUL PASAGERILOR, BAGAJULUI ȘI AL CORESPONDENȚEI POȘTALE**

### **Articolul 92. Dispoziții generale**

(1) Transportul pasagerilor și al bagajelor se efectuează în temeiul contractului de transport al pasagerilor. Termenul transportului pasagerilor și al bagajului se stabilește în conformitate cu orarul circulației navelor, stabilit de către transportator în conformitate cu regulile de prestări servicii de transport.

(2) Transportatorul care, în conformitate cu legislația în vigoare din domeniul transportului naval, efectuează transportul pasagerilor și a bagajelor lor la cererea persoanelor fizice și juridice, este considerat transportator de ordin comun. Nomenclatorul transportatorilor de ordin comun este publicat în modul corespunzător.

(3) Modul de efectuare a transportului de pasageri și a bagajelor lor este reglementat de Regulile de transportare a pasagerilor și bagajelor, elaborate și aprobate de organul central de specialitate (în continuare – regulile de transport al pasagerilor).

Prestarea serviciilor de transportare a pasagerilor și bagajelor se efectuează în conformitate cu regulile de prestare a serviciilor.

(4) Transportarea pasagerilor pe navele a căror viteză atinge 30 km/h și mai mult este considerată transportarea pasagerilor cu nave rapide.

(5) În traficul internațional, transportul de pasageri pe căile navigabile interne se efectuează în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

(6) Transportul pasagerilor și a bagajelor lor poate fi efectuat și în temeiul contractului de navlosire a navei.

### **Articolul 93. Tipul curselor de transport al pasagerilor**

Cursele de transport al pasagerilor, în funcție de condițiile de transportare, durata acestora, distanța de parcurs și calitatea serviciilor prestate pasagerilor, se împart în următoarele tipuri:

a) de transport – cursele de tranzit, de transport local, cele interurbane și bacurile;

b) turistice – cursele de transport al pasagerilor cu o durată mai mare de 24 de ore;

c) de agrement – cursele de transport al pasagerilor cu o durată de cel mult 24 de ore.

Condițiile de atribuire a tipurilor curselor de transport al pasagerilor se stabilesc în conformitate cu regulile de transport al pasagerilor.

#### **Articolul 94. Contractul de transport al pasagerilor și contractul de navlosire a navei**

(1) În conformitate cu contractul de transport al pasagerilor, transportatorul se obligă să transporte pasagerul în portul de destinație, iar în cazul în care pasagerul transmite și bagajele, atunci și transportarea bagajului lui în portul de destinație cu transmiterea acestuia persoanei împuternicite. Pasagerul este obligat să achite taxa de transport, iar în cazul transmiterii bagajului sau, și taxa pentru transportul bagajului.

(2) Pasagerului, ca dovadă a încheierii contractului de transport al pasagerilor, i se eliberează tichet de călătorie, în conformitate de tipul cursei prevăzute în articolul 93 din prezenta lege și tichet de bagaj în cazul transportării bagajului său.

(3) În conformitate cu contractul de navlosire a navei, o parte (armatorul) se obligă să transmită în folosință celeilalte părți (navlositorului) contra unui tarif pentru transportare, spațiile de încărcare a navei pentru una sau mai multe curse.

(4) Pasagerului, ca dovadă a încheierii contractului de transport al pasagerilor în curse de agrement și turistice, în loc de bilet i se eliberează foaie turistică sau bilet de transport al pasagerilor în grup.

(5) Condițiile transportării în cursele de transport al pasagerilor, formele билетelor și chitanțelor de bagaj se stabilesc de regulile de transport al pasagerilor.

#### **Articolul 95. Asigurarea vieții și sănătății pasagerilor**

Viața și sănătatea pasagerilor în timpul transportului pe căile navigabile interne se supune asigurării obligatorii, în conformitate cu legislația în vigoare în domeniul asigurării, cu excepția pasagerilor transportați pe cursele interurbane, de agrement și transport cu bacul.

#### **Articolul 96. Drepturile și obligațiile transportatorului**

(1) Transportatorul este obligat să acorde pasagerului la bordul navei locul prevăzut în tichet sau în foaia turistică.

În cazul în care tichetul sau foaia turistică sînt nominale, acestea nu pot fi transmise unui terț.

(2) În locurile de deservire a pasagerilor, inclusiv în locurile de vânzare a tichetelor, trebuie să fie afișată informația veridică și transparentă cu privire la

organizarea transportului de pasageri, în conformitate cu legislația în vigoare în domeniul drepturilor consumatorului și regulile de prestări servicii.

(3) Nomenclatorul și modul de acordare a înlesnirilor și serviciilor pasagerilor se stabilesc de organul central de specialitate.

(4) Pasagerii sînt asigurați cu condiții de transport stabilite prin standardele de stat și alte determinative ale confortabilității navei, iar locurile se acordă conform Regulile de transport al pasagerilor.

### **Articolul 97. Drepturile și obligațiile pasagerilor**

(1) Pasagerul este în drept:

a) să procure tichet de călătorie de diferite categorii, pentru călătoria spre oricare port indicat în orarul de circulație a navelor sau anunțat pe cursa de circulație a navei;

b) să fie însoțit, fără achitarea tarifului pentru transportare, de un copil în vîrstă de pînă la 5 ani, dacă acesta nu ocupă un loc aparte, precum și de copii în vîrstă de cel mult 10 ani, cu achitarea tarifului în conformitate cu înlesnirile prevăzute;

c) să transporte gratuit bagajul de mîină (ușor transportabil, bagaj care nu incomodează alți pasageri, cu o lungime nu mai mare de 1,8 metri sau cu o lungime totală a perimetrului ce nu depășește 2,6 m), masa totală a căruia nu depășește 36 de kg, iar pentru navele rapide – 20 de kg. Grijă pentru integritatea bagajului de mîină este pusă în sarcina pasagerului;

d) să transmită bagajul spre transportare cu achitarea tarifului de transport al bagajului;

e) să prelungească termenul de valabilitate a tichetului în caz de boală, confirmat printr-un certificat eliberat de instituția medicală, pe termenul indisponibilității sau să restituie tichetul cu rambursarea tarifului de călătorie;

f) pînă la plecarea navei în orice timp, iar în timpul călătoriei în orice port de staționare a navei, să rezilieze contractul de transport, să restituie tichetul, cu rambursarea tarifului de călătorie pentru distanța neparcursă;

g) să rezilieze contractul de transport în cazul reținerii plecării navei cu rambursarea tarifului de călătorie.

(2) Pasagerii sînt obligați să respecte Regulile de folosire a navelor și a obiectelor costiere de servirea a transportului de pasageri, aprobate de organul central de specialitate.

### **Articolul 98. Rezilierea sau modificarea contractului de transport al pasagerului din inițiativa transportatorului**

(1) Transportatorul poate să rezilieze contractul de transport al pasagerului în mod unilateral, în cazurile:

a) imposibilității transportării pasagerului în portul de destinație ca urmare a forței majore, acțiunilor militare, interzicerii din partea autorităților sau din alte motive care nu depind de transportator;

b) reținerii navei în baza hotărârii organului executiv corespunzătoare sau antrenării navei pentru necesitățile statului;

c) inaccesibilității portului de expediere sau a celui de destinație (blocada portului, avaria navei, nivelul apei insuficient pentru navigație și altele);

d) naufragiului navei sau acaparării ei forțate;

e) încălcării de către pasager a regulilor de prestări servicii și a regulilor de transportare a pasagerilor sau refuzul pasagerului de a respecta regulile respective.

(2) La rezilierea contractului de transport al pasagerului din inițiativa transportatorului pînă la momentul pornirii, pasagerului i se restituie plata achitată pentru transportarea sa și a bagajului său, iar la rezilierea contractului pînă la momentul încheierii cursei – plata pentru transportarea sa și a bagajului său pentru distanța neparcursă. În cazul în care rezilierea contractului respectiv este provocată de încălcarea din partea pasagerului sau de acțiunile acestuia, care prezintă pericol pentru securitatea navigației, vieții și sănătății altor pasageri a regulilor de prestări servicii și regulilor de transport al pasagerilor, tariful pentru transportarea sa și a bagajului său, nu se restituie.

(3) La rezilierea contractului de transport al pasagerului din inițiativa transportatorului în timpul cursei, cu excepția cazului indicat la litera e) alineatul (1) din prezentul articol, transportatorul este obligat, din cont propriu, să aducă pasagerul, la cererea acestuia, în portul de expediere sau în cea mai apropiată localitate, pentru a-i asigura pasagerului posibilitatea de a ajunge în portul de destinație.

(4) Transportatorul poate să rețină plecarea navei, să modifice itinerarul transportării sau locul debarcării pasagerului în cazurile prevăzute în alineatul (1) din prezentul articol.

### **Articolul 99. Bagajul nerevendicat**

(1) Bagajul nerevendicat timp de 3 luni din momentul sosirii navei în port poate fi comercializat de către transportator în modul prevăzut în articolul 82 din prezenta lege.

(2) Purtătorul tichetului de bagaj, în termen de 3 luni de la comercializarea bagajului, este în drept să primească suma obținută din comercializarea acestuia, reieșind din alineatul (1) din prezentul articol, cu excepția cheltuielilor suportate pentru păstrarea bagajului pînă la momentul comercializării lui.

## **Articolul 100. Transportarea corespondenței poștale**

(1) Instituțiile poștale au dreptul să realizeze, cu însoțirea colaboratorilor instituției poștale, transportul corespondenței poștale, cu aplicarea tarifului corespunzător pe nava care realizează curse sistematice.

Pe navele care efectuează transportarea corespondenței poștale cu însoțirea colaboratorului instituției poștale, pentru efectuarea operațiunilor poștale, pentru păstrarea corespondenței poștale și recrearea colaboratorilor poștali se atribuie încăperi, cu achitarea unei taxe, stabilite de către transportatori în modul corespunzător, pentru folosirea acestor încăperi.

(2) Modul transportării corespondenței poștale se stabilește de către organul central de specialitate în comun cu organul executiv în domeniul poștal, prin hotărârea cu privire la transportarea corespondenței poștale pe căile navigabile interne.

(3) Responsabilitatea transportatorului față de instituția poștală pentru pierderea sau deteriorarea (stricăciunea) corespondenței poștale din vina transportatorului nu poate să depășească limita responsabilității pe care o poartă instituția poștală față de expeditor sau destinatar.

## **CAPITOLUL XIV TRANSPORTAREA INTERMODALĂ A MĂRFURILOR**

### **Articolul 101. Dispoziții generale**

(1) Transportarea intermodală a încărcăturilor poate fi efectuată prin interacțiunea transportului naval intern cu transportul feroviar, transportul maritim, transportul aerian și transportul auto.

Transportarea intermodală se efectuează prin documentul unic de transport (conosament), perfectat pentru tot traseul de parcurgere a mărfurilor.

(2) Modul de organizare a transportului intermodal se determină de acordurile încheiate, în conformitate cu legislația civilă și cea din domeniul transportului naval al Republicii Moldova, cu organizațiile de transport corespunzătoare, precum și în corespundere cu prevederile stabilite de prezentul capitol.

Regulile de transport intermodal al mărfurilor se aprobă de organul central de specialitate.

În ceea ce privește normele nereglementate de prezenta lege, se aplică normele stabilite de codurile, regulamentele, regulile ce reglementează transportarea mărfurilor cu transportul de tip corespunzător.

(3) În scopul prezentului capitol, prin termenul de transport mixt se înțelege transportul de pe care sau, nemijlocit, pe care se efectuează transmiterea mărfurilor, transportate intermodal.

## Articolul 102. Punctele de comunicare intermodală

(1) În transportul intermodal sînt incluse:

a) stațiile de căi ferate, deschise pentru efectuarea operațiunilor de transportare a încărcăturilor;

b) porturile, stațiile auto, aeroporturile, prevăzute în nomenclatoarele, stabilite de organele de specialitate care administrează tipurile de transport respectiv;

(2) Porturile, stațiile auto, aeroporturile se consideră incluse în transportul intermodal din momentul informării despre acest fapt, în formă scrisă, cu ulterioara publicare a nomenclatorului prezentelor porturi, stații auto, aeroporturi, în conformitate cu legislația în vigoare în domeniul transporturilor.

## Articolul 103. Limitarea transportului

(1) Nu se admite prezentarea pentru transportarea intermodală a încărcăturilor lichide în vrac în cisterne, precum și a materialului lemnos format în plute.

(2) Nomenclatorul încărcăturilor perisabile și periculoase, admise pentru transportarea intermodală, precum și a încărcăturilor care trebuie însoțite de reprezentantul expeditorului, destinatarului se stabilesc prin regulile de transportare intermodală a mărfurilor.

## Articolul 104. Transmiterea încărcăturilor

(1) Încărcăturile transportate intermodal se cîntăresc în punctele de transbordare a încărcăturilor, la cererea părții care recepționează încărcătura, la transmiterea acestora de pe un tip de transport pe altul, pe cîntare de vagoane pe căile ferate, pe cîntare marfare, de organizațiile ce efectuează transbordarea încărcăturilor în port.

Cîntărirea încărcăturilor se efectuează în prezența reprezentantului organizației tipului de transport mixt.

În cazul lipsei dispozitivelor de cîntărire, transmiterea încărcăturilor se efectuează conform masei indicate în conosament.

(2) Încărcăturile ambalate și la bucată, primite pentru transportare, în conformitate cu standardele sau cu indicarea de expeditor pe fiecare loc de încărcare sau pachet a greutății, și transportate în punctul de transbordare a încărcăturilor în ambalaj sau pachete nedeteriorate, se transmite de la un tip de transport pe mijlocul de alt tip de transport, fără a fi cîntărite, conform locurilor de încărcare, și în aceeași ordine se eliberează destinatarului încărcăturii în punctul de destinație. La atestarea pierderii, lipsei sau deteriorării încărcăturilor, acestea se transmit în conformitate cu greutatea și starea de fapt.

(3) Transmiterea încărcăturilor în vagoanele sigilate în punctele de transbordare a încărcăturilor se efectuează cu verificarea concomitentă a bunei stări a mecanismului de închidere și sigilare și corespunderea informațiilor de pe acesta cu înscrisurile din documentele de transport.

#### **Articolul 105. Încărcăturile transportate în containere**

(1) Modul de prezentare a containerelor și condițiile utilizării acestora pentru transportarea intermodală a încărcăturilor se stabilesc prin acordurile între organizațiile de transport de tip corespunzător.

(2) La transmiterea încărcăturilor transportate în containere se efectuează și verificarea stării containerelor și a bunei stări a mecanismelor de închidere și sigilare.

#### **Articolul 106. Termenul de livrare a încărcăturilor**

(1) Termenul total de livrare a încărcăturilor cu transportul intermodal se determină reieșind din cumulul termenelor de livrare a acestora prin intermediul transportului naval intern și transporturilor de alt tip și se calculează în baza regulilor de calculare a livrării încărcăturilor, care sînt în vigoare pentru transportul de tipul corespunzător.

În cazul încălcării termenului total de livrare a încărcăturilor cu transportul intermodal, răspunderea materială pentru întîrzierea livrării încărcăturilor se aplică părții, din cauza căreia a fost admisă întîrzierea.

(2) Organizațiilor intermodale, în conformitate cu regulile de transportare intermodală a mărfurilor, li se comunică, din momentul deschiderii navigației, termenele de începere a recepționării încărcăturii de către transportul naval intern de la alte tipuri de transport, în porturile de transbordare a încărcăturilor, și la închiderea navigației, termenele de încheiere a recepționării încărcăturilor.

(3) Încărcăturile livrate în porturile de transbordare a încărcăturii, pînă la expirarea termenului comunicat de recepționare a încărcăturii, se primesc în porturile de transbordare a încărcăturilor de la alte tipuri de transporturi fără limitări. În cazul imposibilității livrării încărcăturii în porturile de transbordare prin intermediul transportului naval intern, în consecință a închiderii navigației, organizațiile care efectuează transbordarea acestora în porturi, sînt obligate, la coordonarea cu expeditorul sau destinatarul încărcăturilor, să determine operațiunile ce se vor aplica încărcăturii.

(4) Încărcăturile livrate în porturile de transbordare a încărcăturilor după expirarea termenului comunicat de recepționare a încărcăturii pot fi predate pentru păstrare în porturile de transbordare a încărcăturilor cu acordul organizațiilor ce efectuează transbordarea încărcăturilor în astfel de porturi. În cazul refuzului organizațiilor menționate să primească încărcătura pentru păstrare, organizațiile de transportare, prin intermediul altor tipuri de transport,

cu acordul expeditorului sau destinatarului încărcăturii, stabilesc operațiunile ce se vor aplica încărcăturii.

(5) Încărcăturile a căror transportare intermodală se efectuează prin intermediul transportului naval și feroviar și care nu sînt livrate în porturile de transbordare a încărcăturilor ca urmare a închiderii navigației trebuie să fie expediate cu acordul expeditorului încărcăturii în formă scrisă, din alt port pînă la punctul de destinație prin intermediul transportului feroviar direct.

În cazurile menționate, termenele de livrare a încărcăturilor se majorează proporțional timpului reținerii ca urmare a închiderii navigației.

### **Articolul 107. Echiparea navelor și vagoanelor**

(1) Echiparea navelor și vagoanelor, în scopul asigurării posibilității stivuirii în mai multe nivele a încărcăturii, stivuirii încărcăturilor supragrele, încărcăturilor greu de stivuit și de mare lungime și arimarea acestora pe nave și vagoane se efectuează în portul de transbordare a încărcăturilor, de către organizația care efectuează transbordarea încărcăturilor în acest port. Echiparea vagoanelor pentru transportarea încărcăturilor perisabile cu echipamente de menținere a temperaturii se efectuează prin transportul feroviar.

(2) Echiparea navelor la transbordarea încărcăturilor în porturile maritime sau fluviale se efectuează de organizațiile care efectuează transbordarea încărcăturilor în aceste porturi.

(3) Echipamentele necesare, materialele, mijloace de împachetare și alte dispozitive de încărcare, arimare și transportare a încărcăturilor pe nave și vagoane se pun la dispoziție de către expeditorul încărcăturii.

(4) Costul lucrărilor prevăzute în prezentul articol, inclusiv cheltuielile pentru materiale, după executarea a astfel de lucrări, în scopul perceperii acestor costuri de la destinatarul încărcăturii, se indică în conosament.

### **Articolul 108. Căile ferate și depozitele**

(1) Liniile căilor ferate în porturi, destinate transportării încărcăturilor cu transportul intermodal prin transportul feroviar – naval, aparțin căilor ferate.

(2) Construcția și reconstrucția în porturi a depozitelor atribuite căilor ferate, destinate pentru recepționarea și expedierea încărcăturilor, transportarea cărora se efectuează prin intermediul transportului intermodal feroviar și naval, se efectuează în corespundere cu proiectele aprobate de administrația căilor ferate cu avizul pozitiv al expertizei ecologice de stat și alte organizații interesate.

### **Articolul 109. Modul de transbordare a încărcăturilor**

(1) Transbordarea încărcăturilor la cheiurile și în rada porturilor maritime se efectuează de organizațiile, care efectuează transbordarea încărcăturilor în porturile maritime, la cheiurile și radele porturilor fluviale – de organizațiile ce efectuează transbordarea încărcăturilor în porturile fluviale.

Nomenclatorul porturilor, în care se efectuează transbordarea încărcăturilor, se stabilește de organul central de specialitate.

(2) La transportarea încărcăturilor prin intermediul transportului intermodal, lucrările de transbordare a acestora în porturile de transbordare a încărcăturilor se efectuează de organizațiile care efectuează transbordarea încărcăturilor în astfel de porturi.

(3) Modul de transbordare a încărcăturilor de la transportul naval intern pe alt tip de transport sau de pe alt tip de transport pe transportul naval intern, se stabilesc de acordurile intermodale încheiate pe termen de cinci ani.

(4) În cazul modificării echipării și tehnologiei de lucru a portului de transbordare a încărcăturilor, acordurile intermodale, la propunerea unei dintre părți, poate fi total sau parțial revizuită pînă la expirarea valabilității acestuia.

(5) Modul de elaborare și încheiere a acordurilor intermodale se stabilește prin regulile de transportare intermodală a încărcăturilor.

(6) Litigiile, care rezultă din executarea acordurilor intermodale, se soluționează în modul stabilit de legislația civilă a Republicii Moldova.

(7) Evidența îndeplinirii, stabilite în condițiile normelor de transbordare a încărcăturilor în acordurile intermodale, se ține separat în fișe de evidență privind încărcăturile transbordate de pe transportul naval intern pe alt tip de transport, precum și de pe alt tip de transport pe transportul naval intern.

(8) Forma fișelor de evidență și modul întocmirii acestora, se stabilesc de regulile de transportare intermodală a încărcăturilor.

### **Articolul 110. Calculele referitoare la transportarea încărcăturilor**

(1) Plata pentru transportarea încărcăturilor cu transportul intermodal feroviar – naval se percepe:

a) în stațiile feroviare și porturile maritime de expediere – de la expeditorul încărcăturii, reieșind din distanța, pe care se efectuează transportarea încărcăturilor pe căile ferate și maritime;

b) în porturile fluviale de transbordare a încărcăturilor – de la expeditorul încărcăturii sau destinatarul încărcăturii, reieșind din distanța pe care se efectuează transportarea încărcăturilor pe căile navigabile interne.

(2) Plata pentru transportarea încărcăturilor cu transportul intermodal naval – feroviar se percepe:

a) în porturile fluviale de expediere – de la expeditorul încărcăturii, reieșind din distanța pe care se efectuează transportarea încărcăturilor pe căile navigabile interne;

b) în stațiile feroviare și în porturile maritime de transbordare a încărcăturilor – de la expeditorul încărcăturii sau destinatarul încărcăturii, reieșind din distanța pe care se efectuează transportarea încărcăturilor pe căile ferate și maritime.

(3) Plata pentru transportarea încărcăturilor poate fi introdusă de către expeditori, care acționează în numele expeditorilor încărcăturii sau destinatarilor încărcăturii.

(4) Modul de calculare pentru lucrările de transbordare a încărcăturilor pot fi stabilite la fel prin acordul de transportare a încărcăturilor.

(5) Pentru livrarea și scoaterea vagoanelor din porturi, cu locomotivele care aparțin organizațiilor de transport feroviar, se percep taxe, stabilite conform legislației în vigoare a Republicii Moldova din domeniul transporturilor. Suma taxelor indicate se include în documentele de transport, în scopul percepției de la destinatarul încărcăturii.

### **Articolul 111. Responsabilitatea la efectuarea transportării încărcăturii prin intermediul transportului intermodal**

(1) Responsabilitatea pentru neintegritatea încărcăturilor pînă la predarea acestora în porturile de transbordare a încărcăturilor se atribuie părții care a predat încărcătura, după transmitere – părții care a primit-o.

Paza vagoanelor încărcate și nude se efectuează de organizațiile ce execută transbordarea încărcăturilor în porturi.

Înlăturarea sigiliilor de la vagoanele, livrate în porturile de transbordare pentru descărcarea încărcăturilor, precum și sigilarea vagoanelor, încărcate în porturile de transbordare a încărcăturilor, transportarea cărora se efectuează în mod intermodal, se efectuează în conformitate cu regulile de transportare intermodală a încărcăturilor.

(2) Responsabilitatea organizațiilor de transport pe căile navigabile interne și organizațiilor de transportare pe alte tipuri de transporturi pentru integritatea încărcăturilor recepționate pentru transportare intermodală, se stabilesc de regulile și codurile corespunzătoare.

Determinarea vinovăției organizației de transportare pe căile navigabile interne și organizațiilor de alt tip de transport, la vătămarea sau deteriorarea încărcăturilor primite pentru transportare intermodală, se stabilește în conformitate cu regulamentele și codurile corespunzătoare de transport.

La stabilirea vinovăției organizațiilor de transport naval intern și organizațiilor de alt tip de transport în legătură cu pierderea, insuficiența și deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii, sînt responsabile organizațiile menționate.

(3) Pentru neexecutarea normelor de transbordare a încărcăturilor, transportarea cărora se efectuează prin intermediul transportului intermodal feroviar-naval, partea culpabilă poartă răspundere prin achitarea amenzii, care are următoarele mărimi:

a) în privința încărcăturilor, transportarea cărora sînt stabilite în vagoane și tone – în mărime de 2 unități convenționale pentru fiecare tonă de încărcătură;

b) în privința încărcăturilor, transportarea cărora sînt stabilite în containere – în mărime de 10 unități convenționale pentru fiecare container cu masa brută de 5 tone inclusiv, în mărime de 20 unități convenționale pentru fiecare container cu masa brută de la 5 pînă la 10 tone inclusiv, în mărime de 40 unități convenționale pentru fiecare container cu masa brută mai mult de 10 tone;

c) în privința încărcăturii, transportarea căreia este stabilită doar în vagoane, cu excluderea celor frigorifice și platformelor – în mărime de 100 unități convenționale pentru fiecare vagon, independent de tipul și numărul axelor;

d) în privința încărcăturilor, transportarea cărora se efectuează în vagoane frigorifice și platforme – 4 unități convenționale pentru fiecare tonă de încărcătură în privința încărcăturilor transportarea cărora este stabilită în vagoane și tone, și în mărime de 140 unități convenționale pentru fiecare vagon, independent de tipul și numărul axelor.

Pentru neîndeplinirea normelor de transbordare a încărcăturilor de pe transportul maritim pe transportul naval intern, și de pe transportul naval intern pe transportul maritim, partea culpabilă poartă răspundere prin achitarea amenzii în mărime de 60 unități convenționale pentru fiecare tonă de încărcătură.

(4) Organizația de transport naval intern și organizațiile de alt tip de transport nu își asumă responsabilitatea pentru neexecutarea normelor de transbordare a mărfurilor în anumite zile, ca urmare a:

a) forței majore, acțiunilor militare, blocadelor, epidemiilor sau altor circumstanțe, care împiedică transbordarea încărcăturilor și în cazul cărora este interzisă efectuarea operațiunilor de încărcare/descărcare, la fel și avariilor în organizațiile de transport;

b) încetării sau limitării transporturilor încărcăturii în modul stabilit;

c) supraexecutării sau suprasaturării în prima sau a doua jumătate a lunii a încărcăturii incomplete, în conformitate cu normele de transbordare a încărcăturilor.

(5) Pe timpul aflării vagoanelor, containerelor în operațiunea de încărcare, descărcare, transbordare a încărcăturilor la stațiile feroviare, ca urmare a imposibilității livrării vagoanelor pentru încărcare, descărcare, transbordare a încărcăturilor, din cauzele ce depind de organizațiile, ce efectuează transbordarea încărcăturilor în porturi, de la aceste organizații, se percepe plata pentru folosirea vagoanelor, containerelor, indicată în nomenclatorul tarifelor, stabilite în conformitate cu legislația civilă în vigoare. Plata pentru timpul aflării vagoanelor, containerelor în porturile pentru încărcare, descărcare, transbordare a

încărcăturilor, se include în documentele de transport pentru a fi percepute de la destinatari.

(6) În cazul staționării neproductive a navei autopropulsate la chei peste termenele stabilite prin acordul intermodal de transport, din cauza neprezentării de către organizațiile feroviare a vagoanelor în cantitatea stabilită în acordul de transport intermodal pentru transbordarea încărcăturilor de pe nava respectivă nemijlocit în vagoane, căile ferate achită o amendă în mărime de 1,2 unități convenționale pentru fiecare tonă de marfă neîncărcată de pe nava respectivă, pentru fiecare 24 ore în parte.

Valoarea amenzii stabilite pentru staționarea neproductivă supranormativă a navei nepropulsate, se micșorează de două ori, iar a navei frigorifice, se majorează de două ori.

(7) Reclamațiile apărute în legătură cu efectuarea transporturilor intermodale, se prezintă:

a) transportatorului, care efectuează activitatea pe căile navigabile interne, în cazul în care punctul final de destinație este portul fluvial;

b) altui transportator, care deservește punctul final de transportare a încărcăturilor sau în gestiunea cărora este punctul respectiv.

Reclamațiile privind pierderea încărcăturii în procesul de transportare intermodală, poate fi prezentată în termen de 6 luni după expirarea a 4 luni din momentul primirii încărcăturii pentru transportare. Prezentarea reclamațiilor transportatorului, care efectuează activitatea pe căile navigabile interne, apărute ca urmare a transportării intermodale, și soluționarea unor astfel de reclamații, se efectuează în conformitate cu regulile, stabilite în capitolul XVIII al prezentei legi.

## CAPITOLUL XV

### RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI, REMORCHERULUI, EXPEDITORULUI SAU DESTINATARULUI ÎNCĂRCĂTURII ȘI A DESTINATARULUI OBIECTULUI REMORCAT

**Articolul 112. Răspunderea transportatorului sau remorcherului pentru nedisponerea mijloacelor de transport, a expeditorului încărcăturii sau a expeditorului obiectului remorcat pentru neutilizarea mijloacelor de transport prezentate**

Transportatorul sau remorcherul pentru nedisponerea mijloacelor de transport pentru transportarea încărcăturilor sau remorcării obiectului remorcat în conformitate cu cerere sau acord, expeditorul încărcăturii sau expeditorul obiectul remorcat pentru neprezentarea încărcăturii sau a obiectului remorcat, precum și pentru neutilizarea mijloacelor de transport prezentate din alte motive, poartă răspundere materială în formă de amendă în mărime de:

a) la transportarea încărcăturii pe navă sau remorcării obiectului remorcat – 2 unități convenționale pentru fiecare tonă a încărcăturii sau obiectului remorcat;

b) la transportarea încărcăturilor în containere – 10 unități convenționale pentru fiecare container cu masa brută de până la 5 tone inclusiv, 20 unități convenționale pentru fiecare container cu masa brută de la 5 până la 10 tone inclusiv, suma a 40 unități convenționale pentru fiecare container cu greutatea brută mai mult de 10 tone.

**Articolul 113. Răspunderea transportatorului pentru nerespectarea termenelor livrării încărcăturii și reținerea expedierii navei de pasageri sau sosirea acesteia cu întârziere sau a remorcherului pentru nerespectarea termenelor livrării obiectului remorcat**

(1) Pentru nerespectarea termenelor livrării încărcăturii sau a obiectului remorcat, transportatorul sau remorcherul achită, la cererea destinatarului încărcăturii sau a obiectului remorcat, o amendă în mărime de nouă procente din mărimea navlului pentru fiecare zi de întârziere, dar nu mai mult de 50% din mărimea navlului, dacă aceștia nu vor demonstra că nerespectarea termenelor livrării încărcăturii sau a obiectului remorcat a avut loc drept consecință a circumstanțelor pe care transportatorul sau remorcherul nu le-au putut preveni și înlăturarea cărora nu depindea de ei.

(2) Pentru reținerea expedierii navei de pasageri sau sosirii cu întârziere, cu excepția transportărilor pe bac, transportatorul achită pasagerului la solicitarea acestuia o amendă în mărime de trei procente din costul călătoriei pentru fiecare oră de întârziere sau reținere, dar nu mai mult de costul călătoriei, dacă transportatorul nu va demonstra că reținerea sau întârzierea a survenit în urma forței majore, înlăturării defecțiunilor navei de pasageri care ar putea să aducă vătămări vieții sau sănătății pasagerilor, sau din alte circumstanțe independente de transportator.

**Articolul 114. Răspunderea transportatorului pentru pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii, bagajelor sau a remorcherului pentru pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat**

(1) Transportatorul răspunde pentru pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii, bagajelor, iar remorcherul – pentru pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat, din momentul primirii încărcăturii, bagajelor sau a obiectului remorcat pentru transportare sau remorcare (eliberării expeditorului încărcăturilor, a bagajelor sau a obiectului remorcat a tichetelor care confirmă recepția încărcăturii, a bagajelor spre transportare sau obiectul remorcat spre remorcare) și până la momentul eliberării destinatarului încărcăturii (semnătura lui în foaia de parcurs ce confirmă recepția încărcăturii),

destinatarului bagajelor (semnătura lui în chitanța de bagaj) sau destinatarului obiectului remorcat (semnătura lui în foaia de parcurs care confirmă recepția obiectului remorcat), dacă nu demonstrează că pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturilor, bagajelor sau pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat a avut loc în urma circumstanțelor pe care transportatorul sau remorcherul nu le-a putut preveni și eliminarea cărora nu a depins de el.

(2) Încărcătura, bagajele sau obiectul remorcat se consideră a fi pierdute dacă nu sosesc în portul de destinație în termen de 30 de zile după încheierea termenului de livrare, iar costul respectivelor încărcături, bagaje sau obiecte remorcate trebuie să fie restituit în mărimea prevăzută de articolul 117 din prezenta lege. Dacă însă încărcătura, bagajele sau obiectul remorcat au sosit după termenul indicat, destinatarul încărcăturii, a bagajelor sau a obiectului remorcat pot să le primească la restituirea sumei anterior primite de la transportator pentru pierderea încărcăturii, a bagajelor sau a obiectului remorcat.

#### **Articolul 115. Eliberarea de răspundere a transportatorului sau a remorcherului, a expeditorului încărcăturii sau a obiectului remorcat**

(1) Transportatorul sau remorcherul se eliberează de răspunderea prevăzută în articolele 112, 113 și 114 din prezenta lege, dacă obligațiile lor nu au fost îndeplinite din motivele:

a) limitării sau interzicerii circulației navelor, prevăzute în articolul 74 din prezenta lege, în perioada acestor limitări sau interziceri;

b) salvării vieții oamenilor sau a bunurilor pe apă.

(2) Transportatorul se eliberează de răspunderea prevăzută în articolul 114 din prezenta lege pentru pierderea, insuficiența sau defectarea (stricăciunea) încărcăturii sau a bagajelor, iar remorcherul pentru pierderea sau defectarea obiectului remorcat în condițiile prevăzute în alineatul (1) din prezentul articol, precum și în cazurile:

a) acțiunilor și indicațiilor necorespunzătoare ale expeditorului încărcăturii sau a obiectului remorcat, în cazul demonstrării unor astfel de acțiuni sau indicații;

b) viciilor ascunse ale ambalajului, încărcăturii sau a proprietăților sale;

c) diferențelor dintre greutatea încărcăturii, în limitele pierderii naturale, scăderii umidității, deviației indicațiilor dispozitivelor de cântărire, precum și diferențelor dintre greutatea încărcăturilor primite spre transportare, reieșind din greutatea stabilită de către expeditorul încărcăturilor fără participarea transportatorului;

d) livrării încărcăturii pe nava în stare bună de navigabilitate cu sigiliul intact sau cu însoțirea reprezentantului expeditorului sau a destinatarului încărcăturii fără dispozitive de sigilare, dar având așa prevederi în conosament.

(3) Expeditorul sau destinatarul obiectului remorcat se eliberează de răspunderea prevăzută în articolul 112 din prezenta lege, dacă încărcătura sau

obiectul remorcat nu a fost prezentat spre livrare sau remorcare în urma circumstanțelor în conformitate cu litera a) alineatul (1) din prezentul articol.

**Articolul 116. Mărimea răspunderii transportatorului pentru pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii, a bagajului sau a remorcherului pentru pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat**

(1) Daunele cauzate la transportarea încărcăturii sau a bagajelor, se restituie de către transportator în cazurile:

a) pierderii sau insuficienței încărcăturii sau a bagajelor – în mărimea costului încărcăturilor sau a bagajelor pierdute sau neajunse;

b) deteriorării (prejudicierii) încărcăturii sau a bagajelor – în volumul cu care s-a redus costul încărcăturilor sau a bagajelor, iar în imposibilitatea restabilirii încărcăturii sau bagajelor defecte – în mărimea costului încărcăturii sau a bagajelor;

c) pierderii încărcăturii sau a bagajului remise spre transportare, cu comunicarea prețului încărcăturii sau a bagajului.

(2) Costul încărcăturii sau a bagajului se stabilește reieșind din costul indicat în factura vânzătorului sau cel prevăzut în contract, iar în lipsa acestora, reieșind din costul care în circumstanțe asemănătoare se aplică mărfurilor similare.

(3) Pe lângă despăgubirea daunelor cauzate prin pierderea, insuficiența, deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii sau a bagajelor, se percepe navlu pentru transportarea încărcăturilor sau a bagajelor, dacă această formă de achitare nu a fost prevăzută pentru achitarea încărcăturii sau a bagajelor.

(4) La deteriorarea pontonului din vina remorcherului, acesta achită:

a) expeditorului (destinatarului) pontonului – costul tachelajului utilizat;

b) organizației prevăzute în alineatul (2) articolul 89 din prezenta lege – costul colectării materialului lemnos, stabilit prin contract sau prin hotărârea curții de arbitraj, nedepășind însă volumul total al costului materialului lemnos în momentul săvârșirii incidentului cu pontonul, reieșind din costul care, în mod obișnuit, se percepe pentru mărfuri similare, în locul colectării materialului lemnos.

(5) La deteriorarea obiectului remorcat, cu excepția pontonului, de la remorcher se percepe costul reparației obiectului remorcat, care este stabilit de către expeditorul sau destinatarul obiectului remorcat, iar în cazul divergențelor cu privire la costul reparației obiectului remorcat, prețul se stabilește în urma concluziei unei comisii de expertiză independente.

În cazul pierderii obiectului remorcat, de la remorcher se percep daune în mărimea costului obiectului remorcat pierdut și costul pentru remorcarea lui, dacă această sumă nu intră în costul obiectului remorcat pierdut.

**Articolul 117. Răspunderea expeditorului sau destinatarului încărcăturii, expeditorului sau destinatarului obiectului remorcat**

(1) Pentru indicarea incorectă în conosament a denumirii încărcăturii, indicilor speciali și măsurilor de precauție pentru încărcăturile respective, pentru prezentarea încărcăturilor interzise pentru transportare sau pentru indicarea incorectă a proprietăților încărcăturii, de la expeditorul încărcăturii se percepe o amendă în mărimea sumei de 5 ori mai mare decât plata pentru transportarea unei asemenea încărcături pe toată distanța de transportare, independent de restituirea daunelor transportatorului cauzate de circumstanțele respective.

(2) Pentru staționarea neproductivă supranormă a navelor și reținerea întoarcerii containerelor, de la expeditorul și destinatarul încărcăturii, expeditorul și destinatarul obiectului remorcat din vina cărora a avut loc staționarea sau reținerea, se percepe o amendă în următoarea ordine:

a) 10 unități convenționale pentru 100 tone a capacității de încărcare pe oră a navei de transport autopropulsată;

b) 1,4 unități convenționale pentru 100 tone a capacității de încărcare pe oră a navei de transport neautopropulsată;

c) 20 unități convenționale pentru 100 kW a navei remorcher pentru o oră.

Capacitatea de încărcare a navei de mai puțin de 50 de tone și puterea motorului mai puțin de 50 kW nu se ia în considerare, capacitatea de încărcare egală cu 50 tone și mai mult și puterea motorului egală cu 50 kW și mai mult, se consideră a fi egale cu o sută.

(3) Pentru achitarea restantă a transportării încărcăturii sau remorcării obiectului remorcat se percepe o amendă în favoarea transportatorului sau remorcherului, în conformitate cu legislația civilă și în domeniul transportului naval al Republicii Moldova.

În cazul apariției restanțelor de plată pentru transportarea încărcăturilor livrate în portul de destinație, eliberarea acestora poate fi reținută, dacă aceasta nu conduce la deteriorarea încărcăturii, pînă la achitarea tuturor plăților, inclusiv a amenzilor pentru reținerea plăților respective sau pînă la prezentarea garanțiilor în conformitate cu legislația civilă și în domeniul transportului naval al Republicii Moldova.

(4) Pentru necurățarea navelor sau a containerelor după descărcarea încărcăturilor, proprietarul încărcăturilor este obligat să achite transportatorului costul dublu pentru lucrările de curățare. Transportatorul este în drept să refuze plecarea navei sau a containerelor necurățate, pînă la momentul curățării lor de către proprietarul încărcăturilor.

(5) Pentru defecțiunea navei, containerelor sau a mijloacelor de împachetare, de la partea vinovată se percepe suma necesară pentru reparație.

(6) Expeditorul încărcăturii sau a obiectului remorcat poartă răspundere față de transportator sau de remorcher pentru daunele cauzate în urma

transmiterii întârziată a actelor eronate sau insuficiente, prevăzute în alineatul (5) articolul 66 din prezenta lege.

**Articolul 118. Răspunderea pentru daunele cauzate de poluarea navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe**

(1) Armatorul poartă răspundere pentru daunele cauzate resurselor de apă și resurselor biologice acvatice de la bordul navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe.

(2) Repararea daunelor cauzate mediului în urma poluării se realizează de către armator în baza calculelor privind prejudiciul cauzat.

(3) Armatorul nu poartă răspundere pentru daunele cauzate mediului, dacă acestea au survenit în circumstanțe de forță majoră.

(4) În cazul în care armatorul va demonstra că daunele de la poluarea de la bordul navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe, în totalitate sau parțial s-au produs din vina persoanei păgubite, despăgubirea daunelor va fi achitată de către persoana respectivă, în măsura în care va fi demonstrată vinovăția.

(5) În cazul în care daunele de la poluarea de la bordul navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe sînt cauzate de scurgerea sau evacuarea lor mai mult decît de pe o navă, proprietarii navelor respective poartă răspundere pentru daunele cauzate, proporțional vinovăției lor. Măsura vinovăției armatorilor va fi stabilită de către instanța de judecată, cu participarea experților din cadrul organului de specialitate și a autorității centrale de mediu.

În cazul în care dauna nu poate fi împărțită în mod rezonabil între armatorii culpabili, ei poartă răspundere în mod solidar.

**Articolul 119. Nulitatea contractului**

Contractele dintre transportator și expeditor, destinatarul încărcăturilor sau dinte remorcher și expeditorul, destinatarul obiectelor remorcate, care au drept scop limitarea sau scutirea răspunderii prevăzute în prezenta lege, sînt considerate nule.

**CAPITOLUL XVI  
SALVAREA DE NAVE ȘI DE ALTE BUNURI**

**Articolul 120. Domeniul de aplicare a prevederilor prezentului capitol**

(1) Prevederile prezentului capitol se aplică operațiunilor de salvare de orice fel, dacă contractul de salvare nu prevede altfel.

Părțile nu sînt în drept ca, prin contractul de salvare, să limiteze aplicarea articolului 122 din prezenta lege, precum și să deroge de la prevederile

articolului 123 din prezenta lege cu privire la prevenirea și minimizarea daunelor provocate mediului.

(2) În scopul prezentului capitol:

a) operațiunea de salvare reprezintă orice acțiune sau activitate întreprinsă în scopul acordării de ajutor oricărei nave și/sau altor bunuri aflate în pericol pe căile navigabile interne;

b) bunuri sînt considerate bunurile nefixate de mal;

c) daunele provocate mediului reprezintă un pericol real, provocat vieții și sănătății persoanelor sau resurselor biologice acvatice în limitele căilor navigabile interne sau în preajma acestora prin poluare, incendii, explozii sau alte accidente de proporții.

(3) Prevederile prezentului capitol, cu excepția celor prevăzute în alineatul (1) articolul 128, se aplică suplimentar și:

a) corăbiilor militare, navelor militare auxiliare, precum și altor nave aflate în proprietatea Republicii Moldova, a unităților administrativ teritoriale sau exploatare, utilizate de către acestea în momentul efectuării operațiunilor de salvare și numai în scop necomercial de stat;

b) încărcăturilor necomerciale aflate în proprietatea statului.

(4) Prevederile prezentului capitol nu se aplică bunurilor fondului cultural, avînd importanță arheologică sau istorică, în cazul în care acestea se află în limitele căilor navigabile interne.

### **Articolul 121. Contractul de salvare**

Căpitanul navei este în drept să încheie contracte de salvare în numele armatorului, în scopul efectuării operațiunilor de salvare. Căpitanul navei sau armatorul este în drept să încheie astfel de contracte în numele proprietarului bunurilor care se află la bordul navei.

### **Articolul 122. Nulitatea sau modificarea contractului**

Contractul sau prevederile acestuia pot fi recunoscute nule sau modificate dacă:

a) contractul a fost încheiat cu vicii;

b) remunerarea prevăzută în contract este exagerată sau micșorată în raport cu serviciile reale prestate.

### **Articolul 123. Obligațiile salvatorului, armatorului și ale căpitanului navei**

(1) În raport cu proprietarul navei aflate în pericol sau cu proprietarul altor bunuri aflate în pericol, salvatorul este obligat:

a) să efectueze cu maximă diligență operațiunile de salvare;

b) în cadrul exercitării operațiunilor de salvare, să întreprindă măsuri pentru prevenirea sau minimizarea impactului asupra mediului;

c) să solicite ajutor de la alți salvatori, în situația în care circumstanțele o cer;

d) să accepte participarea altor salvatori, în situația în care aceasta este cerută de căpitanul navei care este în pericol, proprietarul acesteia sau proprietarul bunurilor aflate în pericol, dacă aceasta nu va afecta mărimea remunerării salvatorului și va fi considerat că astfel de solicitare a fost nerezonabilă.

(2) În raport cu salvatorii, căpitanul navei care se află în pericol, proprietarul și armatorul acestei nave sau proprietarul altor bunuri aflate în pericol sînt obligați:

a) să colaboreze pe deplin cu aceștia la desfășurarea operațiunilor de salvare;

b) în cadrul exercitării operațiunilor de salvare, să întreprindă măsuri pentru prevenirea sau minimizarea impactului asupra mediului;

c) să primească nava sau alte bunuri, după plasarea ei într-un loc sigur, în cazul în care acest fapt este cerut de către salvator.

#### **Articolul 124. Condițiile de remunerare**

(1) Operațiunile de salvare care au dat rezultat creează temei pentru remunerare.

(2) Nu se prevăd remunerări, în conformitate cu prevederile prezentului capitol, pentru operațiunile care nu au avut succes, cu excepția cazurilor prevăzute în articolul 126 din prezenta lege.

#### **Articolul 125. Criteriile de stabilire a remunerării**

(1) Remunerarea se stabilește în scopul compensării cheltuielilor pentru operațiunile de salvare, ținînd cont de criteriile ce urmează, indiferent de consecutivitatea acestora:

a) valoarea navei și a bunurilor salvate;

b) profesionalismul și efortul depus în procesul de prevenire și minimizare a prejudiciilor aduse mediului;

c) reușita realizată de către salvatori;

d) caracterul și gradul pericolului;

e) profesionalismul și efortul salvatorului depus la salvarea navei, a altor bunuri și a persoanelor;

f) timpul utilizat, cheltuielile și daunele suportate de salvator;

g) riscul răspunderii, precum și alte riscuri la care au fost supuși salvatorii și echipamentele acestora;

h) operativitatea efectuării operațiunilor de salvare;

i) existența și utilizarea navelor și altor echipamente destinate operațiunilor de salvare;

j) starea de pregătire a utilajului salvatorilor, eficienței și costurilor acestor utilaje.

(2) Remunerarea stabilită în conformitate cu prevederile alineatului (1) din prezentul articol este achitată de către persoanele interesate de navă și de alte bunuri, proporțional valorii salvate a navei și a cantității de bunuri salvate.

(3) Remunerarea, cu excepția tuturor onorariilor pentru acoperirea cheltuielilor de judecată și pentru instanțele arbitrale, care sînt pasibile pentru achitare în legătură cu remunerarea, nu trebuie să depășească prețul navei salvate sau al altor bunuri.

(4) Instanța de judecată, instanța arbitrală nu sînt obligate să stabilească remunerarea, în mărimea valorii maxime a navei salvate și a altor bunuri, pînă la determinarea compensațiilor speciale care trebuie achitate în conformitate cu prevederile articolului 126 din prezenta lege.

### **Articolul 126. Compensațiile speciale**

(1) Dacă salvatorul a efectuat operațiuni de salvare a unei nave, în situația în care această navă sau încărcătura aflată pe ea creează pericole de poluare a mediului, și nu a reușit să obțină remunerarea în modul stabilit în articolul 125 din prezenta lege, cel puțin egală cu cuantumul compensației speciale determinate în conformitate cu prezentul articol, salvatorul este în drept să primească de la armator o compensație specială, egală cu cheltuielile suportate, în conformitate cu prevederile alineatului (3) din prezentul articol.

(2) În cazul în care, în pofida circumstanțelor prevăzute în alineatul (1) din prezentul articol, salvatorul a prevenit sau a minimizat poluarea mediului ca urmare a operațiunilor de salvare, compensațiile speciale sînt achitate salvatorului de către proprietar în conformitate cu alineatul (1), aceasta putînd fi majorată cu maximum 30 la sută din valoarea cheltuielilor suportate de către salvator. Instanța de judecată sau instanța arbitrală, ținînd cont de criteriile corespunzătoare, prevăzute în alineatul (1) articolul 125 din prezenta lege, dacă consideră legal și echitabil, poate mări cuantumul compensațiilor speciale, însă acestea nu pot depăși o sută de procente din cheltuielile suportate de către salvator.

(3) În scopul realizării alineatelor (1) și (2) din prezentul articol, cheltuielile ale salvatorului sînt considerate cheltuielile suportate rațional de către salvator pentru efectuarea operațiunilor de salvare și cheltuielile pentru utilajul și personalul antrenat, potrivit criteriilor indicate în literele h)-j) articolul 125 din prezenta lege.

(4) Compensația specială unică se achită, în cazul și în mărimea în care această compensație depășește oricare remunerare ce poate fi primită de către salvator, în conformitate cu prevederile articolului 125 din prezenta lege.

(5) În cazul în care salvatorul a dat dovadă de neglijență, ca urmare a căreia nu a putut evita sau minimiza daunele mediului, acesta poate fi privat, total sau parțial, de plata compensațiilor speciale care pot fi ridicate de salvator.

(6) Prevederile prezentului articol nu limitează dreptul de regres al armatorului către terțe persoane.

#### **Articolul 127. Repartizarea cheltuielilor între salvatori**

Repartizarea cheltuielilor între salvatori se efectuează în conformitate cu criteriile stabilite în articolul 125 din prezenta lege.

#### **Articolul 128. Repartizarea remunerării între armator și membrii de echipaj**

(1) Repartizarea remunerării între armator și echipajul navei, ca urmare a efectuării operațiunilor de salvare, se efectuează după calcularea cheltuielilor suportate de armator și echipajul navei în legătură cu efectuarea operațiunii de salvare și se achită după cum urmează:

a) trei cincimi din remunerarea netă se achită armatorului, iar două cincimi – echipajului navei;

b) cota cuvenită membrilor de echipaj se repartizează între aceștia, în funcție de efortul depus în cadrul operațiunii de salvare și a salariului fiecăruia.

Excepțiile de la normele de repartizare a remunerării stabilite prin prezentul articol sînt admise doar în cazul unor circumstanțe speciale.

(2) Normele stabilite în alineatul (1) din prezentul articol nu se aplică la repartizarea remunerării obținute pentru efectuarea operațiunilor de salvare de către navele care efectuează astfel de operațiuni în virtutea misiunii acestora.

#### **Articolul 129. Salvarea de persoane**

(1) Nu se admite remunerare pentru salvarea persoanelor.

(2) Membrii de echipaj care au participat la salvarea persoanelor în legătură cu operațiunea de salvare sînt în drept să fie remunerați din quantumul de remunerare a operațiunii de salvare a navei sau altor bunuri, de prevenire sau minimizare a prejudiciilor pentru mediu.

#### **Articolul 130. Serviciile prestate în timpul executării contractului**

În conformitate cu prezentele norme, nu poate fi stabilită o altă remunerare decît în cazurile în care serviciile prestate nu depășesc limitele maxime ale obligațiilor contractuale care reies din contractul încheiat pînă la producerea pericolului.

### **Articolul 131. Consecințele acțiunilor necorespunzătoare ale salvatorului**

Salvatorul poate fi privat total sau parțial de remunerare sau de compensațiile speciale, în măsura în care operațiunea de salvare a devenit obligatorie sau mai dificilă ori în situația în care salvatorul se face vinovat de eroare de fapt sau de acțiuni necorespunzătoare.

### **Articolul 132. Interzicerea operațiunilor de salvare**

Serviciile prestate contrar voinței raționale și direct exprimate de către armatorul navei aflate în pericol, de căpitanul acesteia sau de proprietarul altor bunuri aflate în pericol, la bordul navei sau nu, nu-i conferă dreptul de acordare a remunerării.

### **Articolul 133. Apartenența navelor unuia și aceluiași proprietar**

Reglementările stabilite în articolele 125-132 din prezenta lege se aplică și în cazul în care nava salvată și nava care efectuează operațiunile de salvare aparțin unui și aceluiași proprietar.

### **Articolul 134. Obligațiile de îndeplinire a pretențiilor salvatorului**

(1) La cererea salvatorului, persoana obligată la plata remunerării și a compensației speciale, stabilite în conformitate cu prevederile prezentului capitol, execută îndeplinirea pretențiilor corespunzătoare ale salvatorului.

(2) Independent de normele prevăzute în alineatul (1) din prezentul articol, armatorul navei salvate depune eforturile posibile ca proprietarul încărcăturilor să-și onoreze obligațiile, pînă la punerea la dispoziție a încărcăturilor.

(3) Navele și alte bunuri salvate nu pot fi transportate din portul sau locul unde acestea au fost dislocate imediat după finalizarea operațiunilor de salvare, fără acordul salvatorului, pînă la momentul îndeplinirii pretențiilor salvatorului privind nava și alte bunuri salvate.

### **Articolul 135. Plata intermediară**

(1) La cererea salvatorului instanța de judecată sau de arbitraj stabilește condițiile de achitare a avansului, precum și suma avansului care urmează a fi achitată salvatorului, reieșind din circumstanțele cazului dat.

(2) În cazul plății intermediare, asigurarea cerințelor salvatorului, prezentate în conformitate cu articolul 134 din prezenta lege, se micșorează corespunzător.

### **Articolul 136. Operațiunile de salvare efectuate sub controlul organelor de stat**

(1) În cazurile în care operațiunile de salvare sînt efectuate de către organele de stat sau sub controlul acestora, salvatorii care efectuează lucrările pot beneficia de drepturile și obligațiile prevăzute în prezentul capitol.

(2) Organele de stat impuse să efectueze operațiuni de salvare vor beneficia de drepturile și obligațiile prevăzute de prezentul capitol, chiar dacă efectuarea operațiunilor de salvare nu intră în competența acestora.

## **CAPITOLUL XVII AVARIA COMUNĂ**

### **Articolul 137. Noțiunea de avarie comună**

(1) Prin avarie comună se înțeleg daunele provocate în consecință a sacrificiului sau a cheltuielilor extraordinare făcute intenționat și rațional, avînd drept scop salvarea navei de pericol general, a caricului și navlului.

(2) Avaria comună se distribuie între navă, caric și navlu în conformitate cu contribuirea valorii acestora în timpul și locul sfîrșirii acțiunii generale stabilite în conformitate cu articolul 151 din prezenta lege.

### **Articolul 138. Aplicarea regulilor, stabilite de prezentul capitol**

(1) Regulile stabilite de prezentul capitol, în afara celor din alineatul (1) articolul 137 și articolele 152-156 din prezenta lege, se aplică dacă prin acordul părților nu este stabilit altceva.

(2) În cazul în care acestea sînt stabilite în acordul dintre părți, la fel și în cazul lipsei în legislație a prevederii care trebuie aplicată la determinarea tipului avariei, stabilirea valorii daunelor de avarie și distribuirii acestora, se aplică alte reguli privind avaria comună și tradițiile internaționale în domeniul navigației comerciale.

(3) Dreptul la recompensarea daunelor în procesul de distribuire a avariei comune se păstrează și în cazul în care acțiunea ce a provocat avaria comună a apărut din vina uneia dintre părțile antrenate în acțiunea de transportare. O astfel de distribuire nu privează participanții la avaria comună de dreptul de percepere de la persoana corespunzătoare a daunelor provocate.

### **Articolul 139. Cheltuielile de înlocuire**

Orice cheltuieli suplimentare, efectuate în locul altor cheltuieli, care ar fi fost atribuite la avaria comună (cheltuieli de înlocuire), se consideră ca avarie

comună doar în limita cheltuielilor care au fost evitate prin acest mod. Cheltuielile determinate astfel se micșorează cu suma cheltuielilor care ar fi apărut la desfășurarea normală a cursei.

#### **Articolul 140. Excluderea cheltuielilor tangențiale**

În avaria comună se includ doar acele cheltuieli care reprezintă consecința directă a avariei comune.

Cheltuielile provocate de reținerea navei în timpul cursei, staționării neproductive, schimbării prețurilor și alte cheltuieli tangențiale nu se consideră avarie comună.

#### **Articolul 141. Obligația de probare**

Partea reclamantă a distribuirii avariei comune este obligată să demonstreze faptul că cheltuielile anunțate într-adevăr trebuie să fie recunoscute ca avarie comună.

#### **Articolul 142. Despăgubirea cheltuielilor pentru salvare**

(1) Cheltuielile pentru salvare, efectuate de participanții acțiunii comune, dacă salvarea se va efectua în scopul menționat în alineatul (1) articolul 137 din prezenta lege, se consideră avarie comună indiferent de faptul că se efectua salvarea în baza contractului sau în alt mod.

(2) Cheltuielile menționate în alineatul (1) din prezentul articol includ și remunerarea pentru acțiunile de salvare, la determinarea căreia se iau în considerare îndemînarea și efortul salvatorilor la prevenirea sau limitarea daunelor mediului, care sînt indicate în alineatul (1) articolul 128 din prezenta lege. Compensația specială, achitată de armator salvatorului în mărimea prevăzută în alineatul (4) articolul 127 din prezenta lege, nu se consideră avarie comună.

#### **Articolul 143. Descărcarea parțială a încărcăturii de la bordul unei nave și încărcarea acesteia pe altă navă**

În cazul în care nava este obligată să efectueze descărcarea parțială a încărcăturii cu păstrarea ulterioară a acesteia la țărm sau la bordul altei nave, la avaria comună se atribuie:

a) cheltuielile suportate pentru descărcarea parțială a încărcăturii de la bordul navei, păstrării acesteia și încărcării înapoi la bordul navei;

b) calculele pentru închirierea navei, la bordul căreia se va efectua încărcarea parțială a încărcăturii;

c) daunele și cheltuielile pentru repararea deteriorărilor, care a suferit nava, la bordul căreia se efectua încărcarea încărcăturilor, la fel și pagubele legate de scoaterea unei astfel de nave din exploatare;

d) cheltuielile cauzate de daunele apărute la bordul navei care a suferit avaria în timpul descărcării parțiale de la bordul acesteia și încărcării la bordul altei nave;

e) daunele și cheltuielile cauzate de pierderea și deteriorarea încărcăturii la descărcarea parțială a acesteia, păstrarea și încărcarea;

f) primele achitate asigurătorilor pentru asigurarea adăugătoare.

#### **Articolul 144. Locul de adăpost**

(1) Se consideră avarie comună cheltuielile pentru intrarea navei în port sau alt loc de adăpost ca urmare a apei mari, debaclului, scăderii spontane și vertiginoase a nivelului apei în raza căilor navigabile interne sau alte situații excepționale, legate de necesitatea intrării navei în port sau alt adăpost, staționării acesteia în port sau alt loc de adăpost și ieșirii navei din port sau din alt loc de adăpost.

(2) În cazul în care ridicarea nivelului apei sau debaclul s-a produs după intrarea navei încărcate în portul de descărcare și nava trebuie să iasă din port după terminarea acesteia cu scopul intrării în alt port sigur, acel port se va considera adăpost.

(3) În cazul în care nava, din cauza apei mari sau a debaclului, nu poate continua cursa și este obligată să se oprească în port după descărcarea unei părți din încărcătură, care trebuia descărcată în respectivul port, acesta se consideră locul de adăpost pentru astfel de navă doar pentru încărcăturile destinate descărcării în alte porturi.

#### **Articolul 145. Caravana de nave**

(1) În scopul prezentului capitol, prin termenul de caravană a navelor se înțelege un grup de nave, cuplate între ele în așa fel încât nici una dintre acestea să nu poată efectua deplasarea de sine stătător.

(2) În cazul în care se efectuează operațiuni de salvare asupra uneia sau câteva nave din caravană și încărcăturii acestora care se află în pericol comun, se aplică prevederile prezentului capitol. Nava din caravană nu se consideră în pericol comun cu celelalte nave în cazul în care nava, ca urmare a decuplării de la altă navă sau alte nave, poate fi în siguranță.

(3) La stabilirea costului de contribuție în privința caravanei navelor, ca navă și încărcătură, se înțelege costul total al tuturor navelor cuplate în caravană și încărcăturilor care se află în pericol comun.

**Articolul 146. Avaria comună, provocată de deteriorarea mașinilor, eșuării intenționate, ranfluării navei scufundate și incendiului la bordul navei**

(1) Se consideră avarie comună cheltuielile destinate înlăturării deteriorărilor cauzate de forțarea mașinilor, precum și ca urmare a eforturilor de aducere a navei pe linia de plutire, deteriorării propulsorului, instalației de manevrare, de remorcare și altor instalații.

(2) Se consideră avarie comună cheltuielile cauzate navei și/sau încărcăturii prin eșuarea sau înecarea intenționată a acesteia.

(3) În cazul în care nava încărcată a fost înecată ca urmare a avariei, cheltuielile pentru ranfluarea navei încărcate și daunele corespunzătoare se atribuie la avaria comună.

(4) Daunele provocate navei și/sau încărcăturii ca urmare a deteriorării navei și/sau încărcăturii prin pătrunderea apei sau prin altă metodă, inclusiv aruncarea navei pe mal, sau inundarea navei incendiate, se consideră avarie comună. Nu se restituie daunele provocate navei și/sau încărcăturii ca urmare a acțiunii fumului sau încălzirii, indiferent de metoda prin care au fost provocate acestea.

**Articolul 147. Daunele provocate de deteriorarea navei, mașinilor, echipamentelor acesteia sau naufragierea navei**

(1) Daunele ce compun avaria comună provocată de deteriorarea navei, mașinilor și echipamentelor acesteia se determină reieșind din costul reparației, corectării sau înlocuirii componentelor deteriorate sau pierdute.

În cazul în care reparația navei nu s-a efectuat, daunele de la deteriorarea navei se stabilesc în cuantumul în care prețul de cost al navei s-a micșorat ca urmare a deteriorării și care, conform devizului, nu depășește costul reparației.

(2) În cazul distrugerii totale a navei sau în cazul în care înlăturarea deteriorărilor depășește prețul de cost al navei nedeteriorate, daunele considerate ca avarie comună constau din diferența dintre prețul de cost valorificat al navei în stare nedeteriorată, după scăderea din aceasta a prețului de cost valorificat de înlăturare a deteriorărilor care nu se atribuie avariei comune, și prețul de cost al navei deteriorate, care poate fi determinată din venitul curat de la comercializarea resturilor navei.

(3) În cazul în care, la efectuarea lucrărilor de reparație, materialele sau părțile vechi ale navei se înlocuiesc cu altele noi, costul reparației, atribuite la avaria comună, se micșorează (reduceri „pentru cea nouă în locul celei vechi”) cu:

a) a cincea parte de la costul corpului navei, mașinilor acesteia, dotărilor, care la momentul avarierii navei se află în exploatare de la 2 pînă la 5 ani;

b) a patra parte de la costul corpului navei, mașinilor acesteia, dotărilor, care la momentul avarierii navei se află în exploatare de la 6 pînă la 10 ani;

c) a treia parte de la costul corpului navei, mașinilor acesteia, dotărilor, care la momentul avarierii navei se află în exploatare 11 ani și mai mult.

În ceea ce privește navele care se află în exploatare pînă la 2 ani, reducerile „pentru cea nouă în locul celei vechi” nu se face de la costul reparației, la fel și de la costul ancorelor și lanțurilor de ancore, parîmelor de remorcare și de acostare (legare).

Reducerile „pentru cea nouă în locul celei vechi” trebuie să se efectueze doar de la costul materialelor sau părților navei, pregătite pentru instalarea la bordul navei.

(4) Daunele de la deteriorarea navei nu pot să depășească suma cheltuielilor restituite în cazul pierderii navei.

#### **Articolul 148. Daunele provocate de pierderea sau deteriorarea încărcăturii**

(1) Daunele atribuite la avaria comună provocate de pierderea sau deteriorarea încărcăturii se determină în conformitate cu costul încărcăturii la momentul descărcării acesteia în baza facturii comerciale, înaintate destinatarului, în cazul lipsei facturii – în baza costului încărcăturii la momentul descărcării.

Costul încărcăturii la momentul descărcării acesteia include în sine cheltuielile pentru asigurare și navlul, în cazul cînd navlul nu se află în răspunderea expeditorului încărcăturii.

(2) În cazul comercializării încărcăturii deteriorate care este atribuită la avaria comună, daunele sînt constituite din diferența între costul încărcăturii în stare nedeteriorată, care se stabilește în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol și dobînda curată de la comercializarea încărcăturii.

#### **Articolul 149. Daunele cauzate de pierderea navlului**

Navlul neachitat pentru încărcătura pierdută sau sacrificată se restituie în mărimea navlului pierdut.

#### **Articolul 150. Procentele pentru daunele compensate în modul de distribuire a avariei comune**

Asupra sumei cheltuielilor recompensate în modul distribuirii avariei comune (daunele), se percep 7 la sută din rata anuală pe parcursul a trei luni după data completării dispașei. Paralel, în mod corespunzător, se iau în considerare plățile efectuate din contul părților antrenate în compensarea avariei comune sau din mijloacele depozitate pentru restituirea mijloacelor bănești.

### **Articolul 151. Costul de contribuție al patrimoniului**

(1) Costul total al patrimoniului (navei, încărcăturii și navlului), proporțional cu care se stabilesc contribuțiile pentru acoperirea daunelor, returnabile în modul divizării avariei comune (costul de contribuție), se determină în corespundere cu regulile stabilite în prezentul articol, în baza costului curat real al patrimoniului dat la sfârșirea cursei navei.

(2) Costul de contribuție al navei se determină reieșind din costul navei deteriorate.

(3) Costul de contribuție al încărcăturii se determină la momentul descărcării încărcăturii, reieșind din costul stabilit din factura comercială, prezentată destinatarului, în cazul lipsei facturii – în baza costului încărcăturii la momentul încărcării pentru expediere. Costul încărcăturii include în sine cheltuielile pentru asigurare și navlu, doar în cazul dacă acesta nu se află pe riscul proprietarului încărcăturii. Din costul încărcăturii se scad sumele tuturor daunelor provocate de pierdere sau deteriorarea încărcăturii pînă la descărcarea acesteia sau în timpul descărcării.

(4) Costul de contribuție a navlului, care se află pe riscul transportatorului, este egal cu navlul pierdut.

(5) La costul de contribuție a patrimoniului (navei, încărcăturii și navlului) se adaugă suma, care urmează să fie rambursată în modul distribuirii avariei comune, doar în cazul cînd suma dată nu este inclusă în ea.

(6) Orice mijloace de întărire a locurilor de încărcare se includ în contribuțiile avariei comune, în egală măsură cu încărcătura.

### **Articolul 152. Dispașa și dispașorii**

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).

### **Articolul 153. Materialele în baza cărora se întocmește dispașa**

(1) Persoana ale cărei interese sînt atinse prin întocmirea dispașei înaintează dispașorului o cerere în formă scrisă privind pierderile și cheltuielile a căror rambursare le solicită în termen de 12 luni de la momentul încheierii acțiunii comune.

În cazul în care o astfel de cerere nu a fost înaintată sau, în termen de 12 luni după depunerea acesteia, persoana nu prezintă probe care au drept scop justificarea cerinței înaintate sau datele privind valoarea patrimoniului, dispașorul este în drept să întocmească dispașa în baza informației de care el

dispune, în acest caz dispaşa poate fi contestată doar dacă aceasta este evident incorectă.

(2) La apariția întrebărilor în timpul întocmirii dispaşei, la soluționarea cărora sînt necesare cunoștințe speciale (în domeniul navigației, construcției navei, reparației navelor, estimării valorii navei și încărcăturii și alte), dispașorul este în drept să împuternicească perfectarea concluziilor corespunzătoare expertului care este numit de acesta. Astfel de concluzie se evaluează de către dispașor odată cu alte probe.

(3) Materialele în baza cărora se întocmește dispaşa trebuie să poarte un caracter deschis, iar dispașorul, la solicitarea persoanelor interesate, este obligat să elibereze, din contul acestora, copii autentificate ale acestor materiale.

#### **Articolul 154. Taxa pentru întocmirea dispaşei**

Pentru întocmirea dispaşei se percepe o taxă, care este inclusă în dispaşă și se distribuie între toate persoanele interesate, proporțional cotelor participării acestora în avaria comună.

#### **Articolul 155. Corectarea și contestarea dispaşei**

(1) Erorile în calcule, depistate după înregistrarea dispaşei în registrul dispașelor, pot fi corectate de dispașor, din inițiativă proprie, sau la cererea persoanelor interesate între care a fost distribuită avaria comună, prin întocmirea amendamentului la dispaşă (addendum), care este partea componentă a acesteia.

(2) Persoanele între care este distribuită avaria comună pot contesta dispaşa în instanța de judecată în termen de 6 luni de la data primirii acesteia sau addendumului, cu anunțarea obligatorie a dispașorului prin expedierea copiei cererii de contestare.

(3) Dispașorul este în drept să fie implicat în soluționarea litigiului privind dispaşa în instanța de judecată și să dea lămuriri privind subiectul litigiului.

(4) Instanța de judecată care soluționează litigiul privind dispaşa poate să lase dispaşa în vigoare, să dispună introducerea de modificări în aceasta sau să o declare nulă și să oblige dispașorul să întocmească altă dispaşă, în conformitate cu hotărîrea instanței de judecată.

#### **Articolul 156. Îndeplinirea dispaşei**

În cazul în care dispaşa nu a fost contestată în termenul prevăzut în alineatul (2) articolul 155 din prezenta lege sau a fost contestată, dar lăsată în vigoare de instanța de judecată, încasarea în baza acesteia poate fi efectuată în conformitate cu legislația civilă a Republicii Moldova.

## CAPITOLUL XVIII

### ACȚIUNI, REVENDICĂRI ȘI RECLAMAȚII

#### Articolul 157. Acțiuni

(1) Circumstanțele care prezintă temei pentru apariția răspunderii materiale a transportatorilor, remorcherilor, expeditorilor încărcăturilor, destinatarilor încărcăturilor, expeditorilor obiectelor remorcate, destinatarilor obiectelor remorcate, precum și pasagerilor în procesul unor astfel de transportări, pot fi demonstrate prin acte comerciale sau prin acte de o formă generală, perfectate de către transportator sau remorcher în temeiul cererii expeditorului încărcăturilor, destinatarului încărcăturilor, expeditorului obiectelor remorcate, destinatarului obiectelor remorcate și a primitorului de bagaje. Forma actului comercial și a actelor de formă generală, precum și modul de perfectare a acestora se stabilesc de Regulile de transport al încărcăturilor și Regulile de transport al pasagerilor și bagajelor.

(2) Actele comerciale se perfectează la eliberarea încărcăturilor, bagajului sau obiectului remorcat pentru certificarea:

a) necorespunderii de fapt a denumirii încărcăturii, bagajului sau obiectului remorcat, a masei încărcăturii sau a bagajului, a numărului locurilor de încărcare sau a locurilor pentru bagaje indicate în documentele de transport;

b) deteriorării (stricăciunii) încărcăturii, a bagajului sau a obiectelor remorcate;

c) depistării încărcăturilor, bagajului sau obiectului remorcat fără documentele de transport, precum și depistării documentului de transport fără încărcătură, bagaj sau obiect remorcat;

d) lipsei materialului lemnos sau a tachelajului pe plutele deteriorate;

e) returnării transportatorului a încărcăturii, bagajului sau obiectelor remorcate sustrate.

Refuzul de a perfecta actul comercial sau perfectarea acestuia cu abateri de la normele prevăzute pot fi atacate în modul stabilit de Regulile de transport al încărcăturilor.

(3) Insuficiența sau deteriorările aduse încărcăturilor lichide transportate în vrac se autentifică printr-un document de transport, în modul stabilit de Regulile de transport al încărcăturilor.

(4) Acte comerciale nu se perfectează:

a) în cazul insuficienței încărcăturii, în limitele normelor de pierdere naturale, normelor de micșorare a umidității sau a gradului de impuritate la transportarea încărcăturilor, devierii indicațiilor utilajelor de măsurare a greutateii, diferenței între masa încărcăturii, primite spre transportare reieșind din condițiile calculate din rezultatele navigației;

b) la eliberarea încărcăturii a cărei livrare se efectuează pe o navă în bună stare de navigabilitate sau într-un container cu dispozitivul de închidere și

sigilare nedeteriorat sau care sînt însoțite de către reprezentanții expeditorului încărcăturii sau a destinatarului încărcăturii.

(5) Actele de formă comună se perfectează în cazul atestării circumstanțelor neprevăzute în alineatul (2) din prezentul articol.

#### **Articolul 158. Modul de înaintare a pretențiilor transportatorului și remorcherului**

(1) Pînă la înaintarea reclamațiilor în legătură cu transportul pasagerilor, bagajelor și a încărcăturilor către transportator, sau reclamațiile înaintate către remorcher pentru transportul obiectului transportat, este obligatorie înaintarea pretențiilor față de transportator sau remorcher.

(2) Pretențiile apărute în privința transportului de pasageri, a bagajelor, încărcăturilor, remorcării obiectelor destinate remorcării, se depun la locul situării acestora.

(3) La pretențiile înaintate, trebuie să fie anexate actele doveditoare, în original sau în copii autentificate, în modul stabilit de legislația civilă în vigoare, care confirmă dreptul reclamantului asupra revendicărilor.

La revendicarea înaintată pentru pierderea, lipsa sau deteriorarea încărcăturilor, bagajului sau cu privire la pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat, trebuie să se anexeze un act confirmator al cantității și prețului încărcăturii expediate, bagajului sau a obiectului remorcat.

(4) Revendicările față de transportator sau remorcher pot fi înaintate în cadrul termenelor de prescripție. Termenele de prescripție se stabilesc în raport cu:

a) rambursarea prejudiciilor pentru pierderea încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat se va efectua după expirarea a 30 de zile din data livrării încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat;

b) rambursarea prejudiciilor pentru lipsa, deteriorarea încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat se efectuează din ziua predării încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat;

c) nerespectarea termenelor de livrare a încărcăturilor sau obiectului remorcat, rambursării surplusului navlului din ziua eliberării încărcăturii sau a obiectului remorcat;

d) în cazul reținerii expedierii sau sosirii cu întârziere a navei de pasageri, rambursările se fac din data apariției circumstanțelor care au condus la apariția revendicărilor;

e) rambursarea prejudiciilor pentru insuficiența încărcăturilor omogene, transportul cărora se efectuează în vrac și expedierea cărora se efectuează în conformitate cu contractul de organizare a transportului de încărcături, din data semnării actului de verificare a cantității de încărcătură primite spre transport și cantitatea predată destinatarilor încărcăturilor.

### Articolul 159. Dreptul de a înainta revendicări și reclamații

Dreptul de înaintare a revendicărilor și reclamațiilor către transportator și remorcher apare:

a) în cazul pierderii încărcăturii sau a obiectului remorcat – expeditorul încărcăturii, destinatarul încărcăturii sau expeditorul și destinatarul obiectului remorcat, prin prezentarea de către acesta a actului care confirmă primirea încărcăturii pentru transportare sau a obiectului remorcat ce urmează a fi remorcat, cu indicarea transportatorului sau al remorcherului, aceștia notificând despre nesosirea încărcăturii sau a obiectului remorcat;

b) în cazul lipsei sau deteriorării încărcăturii sau a deteriorării obiectului remorcat – destinatarul încărcăturii sau destinatarul obiectului remorcat la prezentarea conosamentului, documentului comercial sau a documentului de transport pentru transportarea încărcăturii lichide în vrac, iar în cazul lipsei documentului comercial se prezintă actul de protest cu privire la refuzul perfectării actului comercial;

c) în cazul achitării navlului sau a altor plăți de transportare în mărimea mai mare decât cea stabilită – expeditorul încărcăturii, destinatarul încărcăturii sau expeditorul obiectului remorcat sau destinatarul obiectului remorcat la prezentarea de către aceștia a conosamentului;

d) în cazul pierderii bagajului – la prezentarea de către pasager a tichetului de bagaj;

e) în cazul lipsei sau deteriorării bagajului – la prezentarea actului comercial, perfectat de către transportator, cu privire la lipsa sau deteriorarea bagajului;

f) în cazul reținerii plecării sau sosirii navei de pasageri – la prezentarea de către pasager a tichetului de călătorie;

g) în cazul nerespectării termenelor de livrare a încărcăturilor și a obiectelor remorcate – destinatarul încărcăturii sau destinatarul obiectului remorcat la prezentarea conosamentului.

### Articolul 160. Termenele de examinare a revendicărilor

(1) Transportatorul sau remorcherul este obligat să examineze revendicările înaintate și să informeze solicitantul în formă scrisă în termen ce nu depășește 30 de zile de la data primirii pretențiilor.

(2) În cazul soluționării parțiale sau refuzului de a examina revendicările reclamantului, cu înștiințarea transportatorului sau a remorcherului, trebuie indicate temeiurile unor astfel de decizii, cu referire la actele normative respective. În acest caz, actele reclamantului sînt returnate acestuia.

### **Articolul 161. Termenele de prescripție**

(1) Reclamațiile față de transportator sau remorcher, născute ca urmare a executării transportului de încărcături, a bagajului sau a obiectelor remorcate, pot fi înaintate în cazul soluționării sau refuzului parțial transportatorului sau a remorcherului de a satisface cerințele revendicărilor, sau în cazul neprimirii răspunsului transportatorului sau a remorcherului în cadrul termenului de prescripție de 30 de zile.

(2) Termenele de prescripție încep să curgă din data producerii faptelor în temeiul cărora are loc revendicarea.

(3) Termenele de prescripție se stabilesc:

a) cu privire la transportator sau remorcher, ca urmare a revendicărilor născute din transportul de încărcături sau a remorcării obiectelor remorcate – un an;

b) cu privire la transportor, ca urmare a revendicărilor născute ca urmare a transportului de pasageri și a bagajelor – trei ani.

(4) Revendicările transportatorului sau a remorcherului înaintate pasagerilor, expeditorilor încărcăturilor, destinatarilor încărcăturilor sau expeditorilor obiectelor remorcate, destinatarilor obiectelor remorcate, alte persoane fizice și juridice, apărute ca urmare a transportului de încărcături, pasageri și a bagajelor, remorcării de obiecte, pot fi înaintate în termen de un an din data producerii evenimentului care au dat temei apariției unor astfel de revendicări.

(5) Revendicările apărute ca urmare a coliziunii dintre nave și ca urmare a efectuării operațiunilor de salvare, pot fi înaintate în termen de 2 ani.

## **CAPITOLUL XIX DISPOZIȚII FINALE**

(1) Prezenta lege intră în vigoare din data publicării.

(2) Guvernul, în termen de trei luni de la data publicării prezentei legi:

a) va aduce actele sale normative în concordanță cu prezenta lege;

b) va aproba actele normative necesare pentru executarea prezentei legi;

c) va aplica alte măsuri necesare pentru intrarea în vigoare a prezentei legi,

pentru studierea și aplicarea prevederilor acesteia de către subiectele de drept.

### **Președintele Parlamentului**

**Expunerea de motive  
pentru adoptarea Legii privind transportul naval intern al Republicii  
Moldova**

Pînă în prezent transportul naval intern al Republicii Moldova a fost reglementat de Regulamentul transportului naval intern al URSS aprobat prin Hotărîrea Sovietului Miniştrilor al URSS nr.1801 din 15 octombrie 1955. Regulamentul menţionat este învechit şi nu cuprinde toate aspectele din domeniul transportului naval intern.

Luînd în considerare că căile navigabile interne a Republicii Moldova (rîurile Nistru şi Prut) sunt transfrontaliere au fost semnate acorduri bilaterale între Guvernul Republicii Moldova şi Cabinetul Miniştrilor al Ucrainei cu privire la navigaţia pe căile navigabile interne, semnat la 16 martie 2006 la Kiev şi între Guvernul Republicii Moldova şi Guvernul României cu privire la navigaţia pe căile navigabile interioare, semnat la 01 noiembrie 2005 la Bucureşti. Aceste acorduri şi prevederile actelor normative, legislative ale acestor ţări depăşesc prevederile Regulamentului transportului naval intern al URSS.

În 1996 în cadrul Comisiei Economice Europene a ONU a fost adoptat Acordul European cu privire la principalele căi navigabile interne de importanţă internaţională (AGN). Scopul prezentului acord este adoptarea unui plan consolidat de dezvoltare a infrastructurii transporturilor pe căile navigabile interne naţionale, modernizarea şi conformarea caracteristicilor tehnice şi de exploatare a căilor navigabile interne de importanţă internaţională de categoria E. Căile navigabile interne ale Republicii Moldova sunt clasificate de acest acord ca căi navigabile interne de importanţă internaţională. În acest context, Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii Drumurilor a perfectat Legea privind transportul naval intern care reglementează la nivelul corespunzător activitatea transportului naval intern al Republicii Moldova.

Avînd în vedere cele susmenţionate, în scopul reglementării activităţii comerciale agenţilor economici din Republica Moldova şi din străinătate care exploatează mijloacele de transport naval şi asigurării securităţii navigaţiei în exploatarea acestora pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova este necesară adoptarea Legii menţionate.

Viceministru



**Boris GHERASIM**