

## **L E G E**

### **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 stabilește normele specifice aplicabile transportului naval intern al Republicii Moldova, modul de organizare a sistemului instituțional din acest domeniu, normele specifice privind desfășurarea în siguranță a navigației pe căile navigabile interne, precum și cerințele fundamentale aplicabile navelor, personalului acestora, persoanelor care efectuează activități în domeniul transportului naval.

(2) Prevederile prezentei legi se extind 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 a altor obiecte plutitoare, exploatate pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova.

(3) Prevederile prezentei legi, în afara cazurilor prevăzute expres în aceasta, nu se extind asupra navelor militare, militar-auxiliare, de frontieră, asupra altor nave proprietate de stat, care 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 condițiile pentru realizarea operațiunilor de salvare, corespund cerințelor navigației maritime comerciale raporturile de siguranță a navigației în condițiile navigației maritime comerciale sînt reglementate de Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, iar raporturile născute din contractul de transport se reglementează prin prezenta lege.

## **Articolul 2. Noțiuni generale**

În scopul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

*transport naval intern al Republicii Moldova* (în continuare – *transport naval intern*) – tip de transport aflat în gestiunea Republicii Moldova, care presupune un complex tehnologic de producție, incluzînd 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 construite artificial, marcate cu semne de navigație sau prin alt mod, utilizate în scopuri de navigație;

*navigație* – activitate legată de utilizarea navelor pe căile navigabile interne pentru transportarea încărcăturilor, pasagerilor și a bagajelor acestora, a corespondenței poștale, pentru remorcarea navelor sau a altor obiecte plutitoare, pentru dragare, pentru executarea lucrărilor de construcție, de amenajare a șenalului, a lucrărilor hidrotehnice, tehnice subacvatice și a altor lucrări de acest gen, a pilotajului și pilotajului prin ghețuri, a lucrărilor de salvare, pentru realizarea măsurilor de protecție a obiectelor acvatice, pentru protejarea lor împotriva murdăririi sau înfundării, pentru ranfluarea bunurilor scufundate, pentru controlul sanitar sau de alt gen, pentru efectuarea cercetărilor științifice, de studiu, sportive, de agrement și în alte scopuri;

*navă* – mijloc plutitor, cu sau fără propulsie, utilizat în scop de navigație, inclusiv nave de tip rîu-mare, bacuri, drage, macarale plutitoare și alte construcții tehnice similare;

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

*armator (inclusiv proprietar al navei)* – persoană fizică sau juridică care exploatează o navă în numele său, indiferent dacă este proprietar al navei sau o utilizează 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 acestora 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 scop de deservire a pasagerilor și a navelor, încărcare, descărcare, recepție, păstrare și eliberare a încărcăturilor, de interacțiune cu alte mijloace de transport;

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

*operator al navei (de transport)* – persoană fizică posedînd cunoștințe în domeniul conducerii și exploatării navei sau persoană juridică în statele căreia sînt angajate persoane cu cunoștințe corespunzătoare, care, în baza unui acord, efectuează dirijarea activității navei în interesul armatorului;

*lucrări de amenajare a șenalului navigabil* – lucrări de adîncire, îndreptare, dragare, curățare a albiei, explorare, precum și alte lucrări de amenajare și întreținere a utilajului de semnalizare 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, avînd ca scop eliminarea circumstanțelor ce creează obstacole pentru navigație sau care prezintă pericol pentru navigația în siguranță. Supravegherea efectuării lucrărilor de menținere a șenalului navigabil se efectuează în baza unui regulament aprobat de autoritatea centrală de specialitate în domeniul transporturilor și de autoritatea centrală de mediu;

*navlu* – plată stabilită și încasată de către transportator pentru transportarea prin intermediul transportului naval intern a pasagerilor sau a încărcăturilor;

*teritoriu al portului* – totalitate a terenurilor incluse în limitele portului, inclusiv terenurile necesare dezvoltării de perspectivă a acestuia;

*acvatoriu al portului* – sectoare ale bazinelor căilor navigabile interne, stabilite în conformitate cu prevederile legislației din domeniul transportului naval,

inclusiv radele și căile de acces în port. Delimitarea granițelor acvatoriului portului se efectuează de către organul de specialitate în domeniul transportului naval.

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

(1) Reglementarea de stat în domeniul transportului naval intern se efectuează de organul de specialitate al administrației publice centrale în domeniul transporturilor (în continuare – *autoritate centrală de specialitate*) prin intermediul organului de specialitate în domeniul transportului naval (în continuare – *organ de specialitate*), precum și de alte organe de specialitate, în limitele competenței lor.

(2) Autoritatea centrală de specialitate, în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, cu prevederile prezentei legi și ale altor acte normative ale Republicii Moldova, aprobă prin ordine interne, în limitele competenței sale, sau înaintează Guvernului spre aprobare 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 juridică de organizare și de tipul de proprietate a lor, precum și pentru persoanele fizice.

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

(4) Supravegherea securității construcțiilor hidrotehnice portuare și de navigație se efectuează de organul de specialitate.

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

(1) Tipul, quantumul și modalitatea de aplicare a tarifelor pentru lucrările și serviciile în cadrul transportului naval intern se stabilesc de Guvern și de legislația din domeniul transportului naval.

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

## Capitolul II

### CĂILE NAVIGABILE INTERNE

#### **Articolul 5.** Căile navigabile interne ale Republicii Moldova

(1) Căile navigabile interne și construcțiile hidrotehnice de navigație fac parte din domeniul public al statului și pot fi utilizate de către orice persoană fizică sau juridică în scop de navigație. Nomenclatorul căilor navigabile interne se aprobă de autoritatea centrală de specialitate.

(2) Categoriile mijloacelor de navigație și termenele de funcționare a lor, dimensiunile garantate ale șenalului navigabil, precum și termenele de funcționare a construcțiilor hidrotehnice navale se stabilesc de către organul de specialitate și se publică, în modul stabilit, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(3) Republica Moldova deține două căi navigabile interne de importanță internațională: râurile Nistru și Prut.

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

(1) Lucrările de amenajare și întreținere, inclusiv a radelor portuare de uz comun, a construcțiilor de acostare și a construcțiilor hidrotehnice navale în scop de asigurare a securității navigației, cu excepția cazurilor prevăzute la alin. (2), se realizează de către organizațiile specializate în coordonare cu organul de specialitate, din bugetul de stat, în limitele mijloacelor alocate prin legea bugetului de stat pentru anul respectiv, din veniturile provenite din activitatea proprie, precum și din alte surse neinterzise de lege.

(2) Lucrările de amenajare a căilor de acces în port, care nu sînt prevăzute la alin. (1), precum și a locurilor destinate staționării navelor se realizează din mijloacele persoanelor în a căror proprietate se află porturile și punctele de staționare respective, 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 autoritatea centrală de specialitate și de autoritatea centrală de specialitate în domeniul mediului.

(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 de asigurare a funcționării în regim opțional a acestora în

perioada de etiaj stabilit pe cursul de apă respectiv, prin coordonare cu autoritatea centrală de specialitate în domeniul mediului.

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

(1) Lucrările de construcție pe căile navigabile interne a obiectivelor hidrotehnice și lucrările de amenajare a șenalului navigabil se efectuează în baza documentației privind evaluarea impactului asupra mediului și a documentației de proiect, coordonate în modul stabilit cu autoritatea centrală de specialitate în domeniul mediului, cu alte organe și instituții de supraveghere și control de stat interesate, corespunzător avizului pozitiv al expertizei ecologice de stat.

(2) Gestionarii construcțiilor amplasate pe căile navigabile interne sînt obligați să instaleze, pe cont propriu, lumini și semne de navigație, alte echipamente și să asigure buna funcționare a acestora în scopul securității navigației în conformitate cu cerințele standardelor de stat, în coordonare cu organul de specialitate.

(3) Organul de specialitate care administrează podurile mobile și pe cele basculante este obligat să le deschidă, pe cont propriu, la solicitarea organului de specialitate, în cazurile necesare pentru asigurarea securității navigației.

(4) Gestionarii hidrocentrelor și ai altor construcții hidrotehnice de acumulare ce reglează nivelul apei pe căile navigabile interne, vor prezenta organului de specialitate informația despre posibilele modificări ale cotelor de nivel al apei pe sectoarele în amonte și în aval ale construcțiilor respective.

(5) Exploatarea construcțiilor de reglare a adîncimilor pe căile navigabile interne și reglementarea regimului de evacuare a apei în avalul acestor construcții 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 tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte.

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

(1) Repartizarea terenurilor din zonele și fișiile riverane de protecție a apelor rîurilor și bazinelor de apă în scop de edificare a construcțiilor sau de amenajare a construcțiilor, inclusiv pentru asigurarea securității navigației, se permite în modul stabilit de legislație, cu acordul autorităților administrației publice locale, al

autorităților publice centrale și al organelor de supraveghere și control de stat interesate.

(2) Terenurile din zonele și fîșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă se utilizează în baza unui regulament aprobat de Guvern:

a) în calitate de cheiuri temporare, în scop de acostare a navei, îmbarcare și debarcare a pasagerilor, încărcare, descărcare și păstrare a încărcăturilor pe o perioadă ce nu depășește 60 de zile, fără efectuarea construcțiilor capitale;

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

(3) După finalizarea lucrărilor, persoanele fizice și juridice, care au folosit temporar sectoarele de teren din zonele și fîșiile riverane 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 și în limitele sectoarelor de teren din zonele și fîșiile riverane de protecție a apelor râurilor și bazinelor de apă a navelor nesupravegheate, a construcțiilor care afectează starea mediului și starea căilor navigabile interne și/sau pun în dificultate utilizarea acestora.

#### **Articolul 9. Protecția construcțiilor hidrotehnice de navigație și a mijloacelor navigabile de semnalizare**

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

### **Capitolul III**

#### **NAVA**

#### **Articolul 10. Regimul juridic al navei**

(1) Nava este un bun mobil, fiind protejată din punct de vedere juridic prin înregistrarea de stat în Registrul de stat al navelor al Republicii Moldova (în continuare – *Registru de stat al navelor*) sau, după caz, în Catalogul naval al Republicii Moldova (în continuare – *Catalog naval*). Nava are nume și poate fi clasificată pe categorii și pe tipuri de nave. Navele au naționalitatea statului în care au fost înregistrate și al cărui pavilion sînt autorizate să-l arboreze.

(2) Navele pot fi proprietate publică și/sau privată. Dreptul de proprietate asupra navei, asupra unei cote din navă sau asupra unei nave în construcție pe teritoriul Republicii Moldova apare în momentul înregistrării de stat a acestui drept în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.

(3) Proprietarul navei are dreptul să transmită nava în gestionare, în temeiul unui contract, pe un termen ce nu depășește 5 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 fi orice persoană fizică sau juridică, cu obligațiunea de a exploata nava conform prevederilor Codului ISM (International Safety Management Code).

(5) Dobândirea sau transmiterea dreptului de proprietate asupra navei, precum și constituirea, transmiterea sau stingerea altor drepturi reale asupra acesteia se înregistrează în Registrul de stat al navelor conform procedurii prevăzute la cap. IV.

#### **Articolul 11. Elementele de identificare a navei**

(1) Fiecare navă, subiect al înregistrării de stat în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval, trebuie să aibă un nume, care este compus din nume și/sau număr. Numele este atribuit navei de către proprietarul acesteia, în modul stabilit de Guvern.

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

(3) Numele navei se inscripționează pe corpul navei, în mod și în loc vizibil, pe ambele borduri ale proei, pe partea frontală a suprastructurii sau pe aripile punții de comandă și pe pupa navei. Numărul de identificare atribuit navei la înregistrarea de stat se înscrie deasupra denumirii.

(4) Numele navei care efectuează curse în afara teritoriului 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 numele acesteia, se indică locul pentru înregistrare 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 12. Actele de bord**

(1) La bordul navei care este înregistrată în Registrul de stat al navelor și care navighează pe căile navigabile interne trebuie să fie prezente 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 comandantul navei;
- g) jurnalul de bord, jurnalul de bord unic, jurnalul de mașini (pentru navele cu motor mecanic, exploatate de membrii de echipaj al 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 radio de bord;
- l) certificatul echipajului minim pentru siguranța navigației.

(2) Actele prevăzute la alin. (1) trebuie să fie prezente la bordul navei în original, cu excepția certificatului de proprietate asupra navei, a cărui copie urmează a fi autentificată de organul emitent sau de către notar.

(3) La bordul navelor care fac curse în zonele maritime, adițional la actele de bord indicate la alin. (1), trebuie să fie prezente și actele prevăzute în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova.

(4) La bordul navelor care efectuează curse în afara teritoriului Republicii Moldova, adițional la actele menționate la alin. (1) și (2), trebuie să fie prezente 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 conform prevederilor prezentei legi.

(5) Eliberarea actelor de bord menționate la alin. (1) lit. a), b), j) și l) se efectuează de 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 întreprinzător.

(6) Forma actelor indicate la alin. (1) lit. f), g) și i), precum și modul de ținere a acestora se stabilesc în conformitate cu legislația în domeniul transportului naval. Prezența la bord a actelor enumerate este asigurată de către armator.

(7) Jurnalul de bord se păstrează la bordul navei pentru un termen de un an de la data de efectuare a ultimei înscrieri. La expirarea acestui termen, jurnalul de bord se remite armatorului spre păstrare. Termenul general de păstrare a acestuia este de 5 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 de pe acesta.

(8) Actele de bord aflate la bordul navelor care navighează sub pavilionul altui stat 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 de stat al Republicii Moldova.

## **Capitolul IV**

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

#### **Articolul 13. Înregistrarea de stat a navei și a drepturilor asupra acesteia**

(1) Nava este supusă înregistrării de stat în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.

(2) Nava căreia, în conformitate cu prevederile art. 20 alin. (7), i-a fost acordat dreptul de a naviga temporar sub Pavilionul de stat al 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, pentru înregistrarea drepturilor asupra acestora, a modificărilor introduse în Registrul de stat al navelor, precum și pentru furnizarea informațiilor cu privire la înregistrarea drepturilor asupra navelor se

percepe o taxă, al cărei quantum, mod de percepere și de utilizare se stabilesc de Guvern.

(6) Registrul de stat al navelor este public.

(7) Organul care efectuează 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 de judecată – 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 legislație.

**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 organul de specialitate.

(2) Organul, indicat la alin. (1), efectuează înregistrarea de stat în Registrul de stat al navelor a navelor de agrement cu vele, indiferent de dotarea și de puterea motoarelor principale, a altor nave de agrement și cu destinație sportivă (cu excepția celor cu vele), indiferent de numărul de pasageri de 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, cu condiția ca portul de înregistrare să fie cel maritim.

(4) Navele neindicate la alin. (1)–(3) sînt înregistrate de organele împuternicite de Guvern. Modul de înregistrare de stat a navelor în Catalogul naval se stabilește de organul de specialitate.

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

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

- a) actele juridice care au ca obiect nava, realizate în conformitate cu legislația civilă;
- b) certificatul de moștenitor;
- c) hotărârea definitivă și irevocabilă a instanței de judecată.

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

**Articolul 16.** Modul de înregistrare 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 de înregistrare de stat a navelor, aprobate de Guvern.

(2) Modul de înregistrare de stat a navelor în Registrul de stat al navelor se stabilește prin Regulile de înregistrare de stat a navelor.

(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 a altor acte juridice care au drept obiect nava i se atribuie un număr de înregistrare în modul stabilit de Regulile de înregistrare 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 actelor juridice încheiate cu nava se certifică prin introducerea înscrisurilor corespunzătoare în documentele care reflectă obiectul actului juridic.

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

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

a) dreptul asupra navei pe care solicitantul cere să fie înregistrat nu este un drept pasibil de înregistrare 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 a celei din domeniul transportului naval.

(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, titularul dreptului asupra navei trebuie să prezinte un extras (certificatul de radiere) cu privire la radierea din registrul navelor statului respectiv.

(11) Nava care este înregistrată în registrul navelor unui alt stat poate fi supusă înregistrării de stat în 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 art. 20 alin. (7).

(12) Înregistrarea de stat a navei căreia îi este acordat dreptul de a naviga 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 pentru înregistrarea navei:

a) extrasul din registrul navelor unui alt stat în care nava este înregistrată propriu-zis, pînă la schimbarea pavilionului, cu indicarea proprietarului navei și a creditorului gajist al gajului înregistrat al navei sau al grevării înregistrate de același caracter, dacă este cazul;

b) acordul în formă scrisă al proprietarului navei și al creditorului gajist al gajului înregistrat al navei sau al grevării înregistrate de același caracter, la transferul sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova;

c) actul eliberat de către organele abilitate ale unui alt stat 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 de stat al Republicii Moldova;

- d) originalul și copia de pe contractul 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 de a naviga sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova.

(14) În caz de pierdere a 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 de înregistrare de stat a navelor.

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

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

(17) În caz de identificare a proprietarului navei fără stăpîn, organul de specialitate îi va remite o solicitare privind transportarea de către acesta a navei respective în locul special destinat pentru staționarea navei. În cazul în care organul de specialitate primește confirmarea executării acestei cerințe, nava este scoasă din evidență specială.

**Articolul 17. Temeiurile pentru prelungirea termenului de înregistrare de stat a drepturilor asupra navelor și a actelor juridice 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 actelor juridice cu acestea, în termen de o lună, este obligat să întreprindă măsuri pentru a obține dovezi care să ateste dreptul solicitantului de a înregistra nava și să îl informeze imediat pe solicitant despre apariția motivelor de suspiciune și despre dreptul acestuia să aducă dovezi care să ateste dreptul la înregistrarea de stat a navei.

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

(3) Organul care efectuează înregistrarea de stat a navei este obligat să îl informeze în formă scrisă pe solicitant despre prelungirea termenului înregistrării de stat a navei, indicând temeiul adoptării acestei decizii.

(4) În cazul în care în termenele prevăzute de prezentul articol nu vor fi înlăturate impedimentele stipulate la art. 16 alin. (8) din prezenta lege, organul care efectuează înregistrarea de stat a navei este obligat să refuze înregistrarea navei, indicând 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 proprietarului navei 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 anulează termenul indicat la alin. (1). 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.

(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:

- a) nava naufragiată sau dispărută fără urmă;
- b) nava distrusă din punct de vedere al construcției;
- c) nava care în procesul reconstrucției sau al altor modificări și-a pierdut proprietățile de exploatare;
- d) nava care încetează să corespundă cerințelor prevăzute la art. 20 alin. (2).

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

**Articolul 19. Răspunderea pentru exploatarea navei neînregistrate  
și nerespectarea regulilor de înregistrare de stat 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 pasibile de a fi introduse în Registrul de stat al navelor poartă răspundere contravențională în conformitate cu legislația.

**Articolul 20. Dreptul de a naviga sub Pavilionul de stat  
al Republicii Moldova**

(1) Navigația navelor pe căile navigabile interne se permite numai sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova. În temeiul deciziei organului de specialitate, 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 de stat al 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 de stat al Republicii Moldova apare în momentul de înscriere a acesteia în Registrul de stat al navelor sau în Catalogul naval.

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

(5) În cazul pierderii de către titularul de drepturi asupra navei a certificatului de naționalitate (prin care se confirmă dreptul de a naviga sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova), organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor, la cererea titularului de drepturi asupra navei, poate elibera un duplicat al certificatului menționat. Modul de eliberare a duplicatului de pe certificatul de naționalitate se stabilește prin Regulile de înregistrare de stat a navelor.

(6) Nava pierde dreptul de a naviga sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova din data de radiere a acesteia din Registrul de stat al navelor sau din Catalogul naval.



(7) În baza deciziei organului de specialitate, dreptul de a naviga sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova poate fi acordat temporar unei nave înregistrate în registrul navelor unui alt stat, navlosită fără echipaj, în cazurile în care:

- a) armatorul întrunește cerințele înaintate față de proprietarul navei, în conformitate cu prevederile alin. (2);
- b) proprietarul navei și-a expus în formă scrisă acordul de voință cu privire la transferarea navei sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova;
- c) legislația statului de origine a proprietarului navei nu interzice acordarea dreptului navei de a naviga sub pavilionul unui alt stat;
- d) dreptul de a naviga sub pavilionul unui alt stat este suspendat sau va fi suspendat din data acordării dreptului de a naviga sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova.

(8) Dreptul de a naviga sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova poate fi acordat navei prevăzute la alin. (7) pe un termen ce nu depășește 2 ani, cu dreptul de prelungire la fiecare 2 ani, însă nu mai mult de termenul contractului de navlosire. În scop de schimbare a pavilionului, termenul contractului de navlosire nu poate fi mai mic de un an.

(9) Dreptul de a naviga sub Pavilionul de stat al Republicii Moldova poate fi suspendat temporar în caz de transmitere a navei unei alte persoane, în temeiul contractului de navlosire fără echipaj, cu condiția că proprietarul navei și-a expus în formă scrisă 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 autoritatea centrală de specialitate. Termenul în care nava poate fi trecută sub pavilionul unui alt stat se stabilește în contractul de navlosire.

## **Articolul 21. Gajul navelor**

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

(2) Contractul de gajare a navei se autentifică 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 intentării unui proces judiciar în temeiul acțiunii unei persoane împotriva proprietarului navei și al existenței unei cereri a reclamantului de asigurare a acțiunii, instanța de judecată poate aplica sechestrul asupra navei.

(2) În cazul în care instanța de judecată asigură acțiunea prin aplicarea sechestrului asupra navei sau nava este silit vîndută ca urmare a executării sentinței, organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor efectuează înscrisurile corespunzătoare în Registrul de stat al navelor. Proprietarul navei trebuie să fie informat de organul care efectuează înregistrarea de stat a navelor despre aplicarea sau înlăturarea măsurilor de asigurare a acțiunii aplicate navei.

## **Capitolul V**

### **ECHIPAJUL NAVEI**

#### **Articolul 23. Echipajul navei**

(1) Echipajul navei constă din efectivul de comandă brevetat și din 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 comandantul, 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 din 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 echipajul minim al navelor de transport cu autopropulsie, aprobat de autoritatea centrală de specialitate.

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

#### **Articolul 24. Exigențe față de membrii de echipaj al navei**

(1) În funcțiile din efectivul de comandă brevetat și din echipajul nebrevetat pot fi numite persoane care posedă brevetele și certificatele de competență corespunzătoare, stabilite prin regulamentul aprobat de autoritatea centrală de specialitate.

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

(3) Persoanele străine și apatrizii care intră în componența echipajului navei nu pot fi numite în funcția de comandant al navei sau de 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 organul de specialitate.

(5) La serviciu pe navele care efectuează curse în afara teritoriului Republicii Moldova sînt admise persoane care dispun de acte de identitate ale personalului navigant, perfectate în corespundere cu regulamentul aprobat de autoritatea centrală de specialitate.

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

(1) Angajarea la serviciu a membrilor echipajului navei se efectuează de către armator, cu acordul comandantului navei.

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

(3) Drepturile și obligațiile membrilor echipajului navei sînt reglementate de Regulamentul serviciului la bordul navelor de navigație internă.

(4) Armatorul este obligat să asigure membrilor echipajului navei condițiile adecvate de muncă, ocrotirea sănătății acestora, mijloacele de salvare, aprovizionarea neîntreruptă cu produse alimentare și cu apă potabilă, încăperile necesare (cabine, cantine, grupuri sanitare, puncte medicale, încăperi pentru odihnă), deservirea culturală și de acomodare, în conformitate cu legislația corespunzătoare în domeniul muncii și cu cea din domeniul transportului naval. Armatorul sau altă persoană responsabilă de angajarea la serviciu a membrilor echipajului navei este obligat, pe cont propriu, să asigure viața și sănătatea acestora în cazul unei eventuale vătămări în exercițiul funcțiunii. Asigurarea se efectuează în conformitate cu legislația cu privire la asigurări.

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

(6) Membrul de echipaj are dreptul să aducă la bordul navei bunuri de uz personal. În caz de pierdere sau deteriorare a 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, pe cont propriu, repatrierea membrului de echipaj și a bunurilor sale 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) naufragiu al navei;
- b) îmbolnăvire a membrului de echipaj sau vătămare a sănătății acestuia, care necesită tratament în afara navei;
- c) reziliere a contractului de muncă (contract) în conformitate cu legislația muncii, inclusiv la expirarea termenului contractului de muncă al membrului de echipaj care se află în afara teritoriului Republicii Moldova;
- d) imposibilitate de îndeplinire de către armator a obligațiilor sale față de membrul echipajului, prevăzute de legislația Republicii Moldova sau în contractul de muncă, drept urmare a insolvabilității, vînzării navei sau a schimbării statului de înregistrare;
- e) îndreptare a navei, fără acordul membrului de echipaj, în zona de desfășurare a acțiunilor militare sau cu risc epidemiologic.

(2) Dacă motivul repatrierii membrului de echipaj este încălcarea de către acesta a prevederilor contractului de muncă (contractului), armatorul are dreptul, în conformitate cu legislația Republicii Moldova, cu contractul colectiv și cu cel individual de muncă, să rețină de la membrul de echipaj, parțial sau total, cheltuielile de repatriere.

#### **Articolul 27. Comandantul navei**

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

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

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

este și reprezentantul proprietarului încărcăturii în raport cu tranzacțiile cu privire la încărcătură, dacă în contractul de transport al încărcăturilor nu este prevăzut altceva.

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

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

(6) Armatorul nu poartă răspundere pentru încălcarea prevederilor stipulate la alin. (4) și (5).

(7) În cazul în care comandantul, după luarea tuturor măsurilor de salvare a pasagerilor, consideră că naufragiul navei este iminent, el va permite membrilor echipajului de bord să părăsească nava. Comandantul părăsește nava ultimul, luînd toate măsurile de salvare a jurnalelor de bord, a mașinilor și a stațiilor radio, a hărților nautice, a ștampilei navei, a actelor și a lucrurilor de valoare.

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

(1) Dispozițiile comandantului navei, date în limitele competenței sale, sînt executorii pentru toate persoanele aflate la bordul navei.

(2) Comandantul navei are dreptul să acorde stimulări și să aplice măsuri disciplinare față de membrii de echipaj, să-i înlăture de la executarea obligațiilor de serviciu în cazurile și în modul prevăzute de Regulamentul serviciului la bordul navelor de navigație internă și de Regulamentul cu privire la disciplina la bordul navelor.

(3) Comandantul navei are dreptul să izoleze persoana ale cărei acțiuni nu prezintă semne ale componenței de infracțiune prevăzute de legislația penală a Republicii Moldova, dar care constituie pericol pentru securitatea navei sau a persoanelor și a bunurilor acestora aflate la bordul navei.

(4) În cazul în care comandantul 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 de transmitere a acesteia organelor competente în portul sau în localitatea cea mai apropiată.

(5) În caz de descoperire pe nava aflată în port a semnelor componentei de infracțiune prevăzute de legislația penală a Republicii Moldova, comandantul este obligat să informeze imediat organele competente.

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

**Articolul 29.** Obligația comandantului navei în caz de naștere la bord  
a unui copil sau în caz de deces ori de îmbolnăvire pe navă

(1) Comandantul 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 consemneze faptul corespunzător în jurnalul de bord.

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

(3) Comandantul navei asigură realizarea inventarului bunurilor decedatului aflate la bordul navei și remiterea acestora, conform inventarului, rudelor sau administrației celui mai apropiat port.

(4) În caz de dispariție a unui membru de echipaj sau a unui pasager în condiții care ar putea conduce la decesul acestuia, comandantul 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 ale 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, comandantul navei este obligat să intre în cel mai apropiat port, cu informarea armatorului, administrației portuare (dacă este cazul), iar la intrarea navei într-un port străin, cu informarea consulului Republicii Moldova și a agentului armatorului (dacă în portul străin respectiv există un agent).

(6) În caz de deces, de îmbolnăvire a comandantului navei sau în alte circumstanțe care nu permit acestuia să-și exercite funcțiile, obligațiile

comandantului sînt preluate de secundul navei, pînă la indicațiile ulterioare ale armatorului.

**Articolul 30. Necesitatea stringentă de resurse financiare  
pentru continuarea cursei**

(1) Dacă în timpul cursei apare o necesitate stringentă de resurse financiare pentru continuarea cursei, ca urmare a circumstanțelor pe care comandantul nu a putut să le prevadă și a căror înlăturare nu depinde de el, acesta are dreptul, în cazul în care nu are posibilitate sau nu dispune de timp suficient pentru informarea 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, comandantul navei este obligat să aleagă modalitatea cea mai puțin nerentabilă pentru armator de achiziționare a mijloacelor pentru continuarea cursei.

(2) Comandantul navei poartă răspundere materială, în conformitate cu legislația contravențională și cu cea civilă, pentru încălcările comise în executarea de către acesta a prevederilor alin. (1).

**Capitolul VI**

**SIGURANȚA NAVIGAȚIEI PE CĂILE NAVIGABILE INTERNE**

**Articolul 31. Cerințe pentru desfășurarea în siguranță a navigației**

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

- a) să numească o persoană responsabilă de exploatarea în siguranță a navei;
- b) să asigure exploatarea în siguranță a navei;
- c) să perfecționeze permanent abilitățile profesionale ale personalului navigant și ale altor angajați în domeniul asigurării siguranței navigației;
- d) să asigure completarea echipajului navei și să mențină nava în condiții tehnice care să corespundă cerințelor de navigație în siguranță stabilite de prezenta lege.

Pentru neasigurarea navigației în siguranță, armatorul poartă răspundere în conformitate cu prevederile legislației contravenționale.

(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 navigației în siguranță, precum și normelor de protecție a mediului, normelor sanitare și antiincendiar prevăzute de legislație în domeniul transportului naval intern. Navei nu i se permite efectuarea cursei în cazul în care componența echipajului în ziua plecării este mai mică decît cea stabilită prin

Regulamentul privind componența minimă a echipajului navei de transport autopropulsate.

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

(4) În scop de asigurare a siguranței navigației, organul de specialitate efectuează:

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

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

c) dirijarea operativă a circulației navelor în modul stabilit de autoritatea centrală de specialitate;

d) efectuarea atestării lucrătorilor responsabili de 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, a 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;

h) controlul asupra activității serviciilor de pilotare.

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

(6) Supravegherea siguranței pe căile navigabile interne se efectuează de organul de specialitate prin intermediul inspectorilor de navigație civilă.

(7) Inspectorii de navigație civilă au dreptul să efectueze examinarea navelor, a altor obiecte plutitoare și a construcțiilor situate pe căile navigabile interne, să rețină nave și alte obiecte plutitoare ce nu corespund cerințelor privind asigurarea siguranței navigației, să suspende și să interzică circulația navelor și a altor obiecte plutitoare în caz de pericol pentru siguranța navigației. Prescripțiile inspectorilor de navigație civilă sînt executorii pentru 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, navele de navigație mixtă (de tip râu-mare) sînt supuse supravegherii tehnice și clasificării de organele de supraveghere tehnică și clasificare a navelor.

(2) Supravegherea tehnică a navelor de agrement cu vele, indiferent de prezența și puterea motoarelor principale și de tonajul lor, a altor nave de agrement și sportive (cu excepția celor cu vele), indiferent de numărul pasagerilor de la bord, inclusiv a navelor autopropulsate 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 organele de supraveghere tehnică și clasificare a navelor.

(3) Supravegherea tehnică a navelor neindicate la alin. (1) și (2) se efectuează de alte organizații de stat împuternicite de Guvern.

(4) Organele de supraveghere tehnică și clasificare a navelor 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 a navelor, precum și societățile de clasificare recunoscute de Guvern au dreptul, în caz de neexecutare a regulilor menționate la alin. (4), să interzică exploatarea navelor, mecanismelor navale, echipamentelor și a dispozitivelor tehnice, precum și să nu elibereze sau să retragă documentele eliberate anterior ce permit exploatarea navelor.

(6) Clasificarea navelor se efectuează de organele de supraveghere tehnică și clasificare a navelor recunoscute de Guvern, contra plată, din contul armatorilor.

**Articolul 33. Supravegherea securității de exploatare a navelor**

(1) Supravegherea securității de exploatare 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 de exploatare pe căile navigabile interne a navelor sportive cu vele și a celor de agrement cu vele, indiferent de dotarea și de puterea motoarelor principale și de tonajul acestora, a altor nave sportive și de agrement, indiferent de numărul pasagerilor de 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 a navelor, precum și a societăților de clasificare recunoscute de Guvern.

(3) Inspectorii navigației civile:

a) supraveghează executarea de către armator, membrii de echipaj, persoanele fizice și juridice care efectuează navigația pe căile navigabile interne a cerințelor asigurării siguranței de exploatare a navelor, în conformitate cu legislația din domeniul transportului naval intern;

b) cercetează și clasifică accidentele de transport cu implicarea navelor pe căile navigabile interne;

c) verifică cunoștințele și participă la brevetarea efectivului de comandă al navelor, efectuează verificarea navelor;

d) supraveghează menținerea șenalelor navigabile și a mijloacelor navigabile de semnalizare;

e) supraveghează respectarea cerințelor de asigurare a exploatării în siguranță a navelor.

În privința navelor menționate la alin. (2), împuternicirile acordate se execută de către inspectorul navigației civile în partea ce nu ține de competența organelor de examinare tehnică și clasificare, precum și a societăților de clasificare recunoscute de Guvern.

(4) Prescripțiile inspectorilor navigației civile referitoare la asigurarea securității navigației sînt executorii pentru armatori, pentru membrii de echipaj al navelor, pentru 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 de exploatare a navelor care nu sînt indicate la alin. (1) și (2) se efectuează de organele împuternicite de Guvern.

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

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

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

(1) Supravegherea asigurării securității navigației și a ordinii în port, precum și supravegherea respectării tratatelor 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 și în portul situat în estuarul fluviului se efectuează de către căpitanul portului, potrivit cu Regulamentul căpitanului portului, aprobat de organul de specialitate.

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

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

(4) La cererea căpitanului portului, comandanții navelor aflate în port, proprietarii altor obiecte plutitoare, precum și persoanele fizice și juridice care efectuează activitatea de întreținător 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 pe bordul navelor a căilor navigabile interne cu ape reziduale și cu ape care conțin resturi de hidrocarburi, țiței și cu alte substanțe nocive pentru sănătatea oamenilor și pentru 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 de pe bordul

navelor a căilor navigabile interne cu ape reziduale și cu ape care conțin hidrocarburi. Regulile menționate se înaintează spre aprobare de organul de specialitate, cu avizarea acestora de 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 întreprindă măsuri de protecție a acestor resurse.

(4) Dacă prin construcția sau exploatarea construcțiilor ingineresti și hidrotehnice, la amplasarea docurilor, precum și la efectuarea unor lucrări de îndreptare a albiei râului, a lucrărilor de adîncire și menținere a șenalului navigabil, a celor de reparație nu poate fi evitată afectarea resurselor biologice acvatice, persoanele fizice și juridice sînt obligate să prevadă, în coordonare cu organul de specialitate în domeniul mediului, efectuarea unor lucrări de reparare a pagubelor, calculate și argumentate sub aspect ecologic și piscicol.

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

(1) Controlul asupra asigurării securității ecologice la exploatarea navelor se efectuează de organul de specialitate în domeniul mediului.

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

(3) Organul de specialitate, în comun cu organul de specialitate în domeniul mediului, efectuează controlul asupra amplasării și funcționării obiectelor destinate protecției mediului pe căile navigabile interne, în zona pe care o administrează organul 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 organul de specialitate în domeniul mediului.

### **Articolul 38. Pilotarea navelor**

(1) În scop de asigurare a securității navigației pe căile navigabile interne și de prevenire a accidentelor de transport cu navele, se înființează servicii de stat de pilotaj și organizații nestatale de pilotaj al navelor. Serviciile de stat de pilotaj se înființează în cadrul organului de specialitate. Organizațiile nestatale de pilotaj al navelor se înființează cu respectarea cerințelor stabilite de prezenta lege și de alte acte normative. Serviciile organizațiilor nestatale 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 îmbarcat pe navă este obligat să prezinte comandantului navei legitimația de pilot. Comandantul navei nu are dreptul să îmbarce la bordul navei în calitate de pilot persoana care nu dispune de legitimație de pilot. Pilotul este cetățean al Republicii Moldova care întrunește cerințele Regulamentului privind serviciul de pilotaj al navelor pe căile navigabile interne, elaborat în conformitate cu legislația în domeniul transportului naval.

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

(4) În cazul în care 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 îl scutește pe comandant de responsabilitatea pentru dirijarea navei. În cazul apariției dubiilor cu privire la corectitudinea recomandărilor din partea pilotului, comandantul navei are dreptul să refuze, în scop de asigurare a siguranței navigației, serviciile acestui pilot. În cazul în care pilotajul navei este obligator, comandantul navei trebuie să solicite schimbarea pilotului respectiv.

(6) Pentru daunele cauzate armatorului din vina pilotului, poartă răspundere serviciul de stat de pilotaj sau organizația nestatală de pilotaj al navelor cu care pilotul respectiv este în raport de muncă în momentul de provocare a daunelor. Serviciul de stat de pilotaj și organizația nestatală de pilotaj al navelor sînt obligate, în modul stabilit de legislația Republicii Moldova, să asigure răspunderea civilă pentru cazul de compensare a pagubelor ce pot fi provocate armatorului de către pilot.

(7) Navele care navighează sub pavilionul unui alt stat, 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 informeze imediat organul de specialitate despre:

a) orice modificare 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 comandantul navei pe care acesta o pilotează a regulilor de navigație și a regulilor de prevenire a poluării de pe bordul navelor a căilor navigabile interne cu ape reziduale și cu ape care conțin hidrocarburi.

(9) Supravegherea activității serviciilor de stat de pilotaj al navelor și a organizațiilor nestatale de pilotaj al navelor în ceea ce privește siguranța pilotajului se efectuează de organul de specialitate.

## **Capitolul VII**

### **REPARAREA DAUNELOR PROVOCATE DE COLIZIUNEA NAVELOR**

**Articolul 39.** Prevederi aplicabile reparării daunelor provocate de coliziunea navelor

(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 prin nerespectarea regulilor de navigație, chiar dacă coliziunea nu s-a produs.

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

**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 căruia s-a produs coliziunea.

(2) În cazul în care coliziunea a avut loc din cauza a două sau a mai multor nave, responsabilitatea fiecăreia din ele pentru daunele provocate 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 alin. (1) și (2) 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 solidară 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 s-o achite în conformitate cu alin. (2) are dreptul la regres față de alți armatori.

**Articolul 41. Repararea daunelor provocate de pierderea sau deteriorarea bagajelor pasagerilor și a 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 art. 40 alin. (2).

**Capitolul VIII****BUNURILE SCUFUNDATE****Articolul 42. Prevederi aplicabile bunurilor scufundate**

(1) Prevederile prevăzute în prezentul capitol se aplică la ranfluarea, înlăturarea 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 țarm, în limita căilor navigabile interne ale Republicii Moldova.

(3) Dispozițiile prezentului capitol nu se aplică:

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

(4) În cazurile în care, în conformitate cu prevederile cap. XVI, ranfluarea, înlăturarea, 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 3 luni de la data de primire a 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 organul de specialitate cu privire la modul și termenul de ranfluare.

(3) 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 proprietarul bunurilor scufundate 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 poluarea lui 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 de specialitate, este obligat în termenul stabilit de acesta să ranflueze bunurile scufundate, iar în caz de necesitate – să le înlătore sau să le nimicească.

(2) În cazul în care proprietarul bunurilor scufundate este cunoscut, organul de specialitate îl informează pe acesta despre obligația prevăzută la alin. (1). În cazul în care nu se cunoaște proprietarul bunurilor scufundate, organul de



specialitate publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova informația privind termenele stabilite pentru ranfluarea bunurilor scufundate.

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

În cazul în care proprietarul bunurilor scufundate nu-și revendică drepturile asupra bunurilor scufundate în circumstanțele prevăzute la art. 44 alin. (1) sau nu ranfluează bunurile scufundate în termenele stabilite în conformitate cu alin. (2) al aceluiași articol, dreptul de proprietate asupra acestor bunuri se stabilește în conformitate cu legislația civilă.

#### **Articolul 46. Ranfluarea, înlăturarea sau nimicirea de organul de specialitate a bunurilor scufundate**

(1) Organul de specialitate are dreptul 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 art. 44 alin. (1);

b) există suficiente dovezi că bunurile scufundate prezintă pericol nemijlocit pentru siguranța navigației sau pericol 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 implicând organizația de ranfluare selectată.

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

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

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

#### **Articolul 48. Dreptul organului de specialitate la recompensarea totală a cheltuielilor suportate de către acesta**

La expirarea termenului stabilit la art. 47, organul de specialitate are dreptul:

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

b) să i se acopere, de către proprietarul bunurilor ranfluate, cheltuielile care nu pot fi acoperite din suma obținută din comercializarea lor, iar la nimicirea bunurilor scufundate – să i se restituie cheltuielile suportate la nimicirea acestor bunuri.

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

Bunurile scufundate, care au fost ranfluate accidental 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 autorității centrale de specialitate, pot fi create administrații portuare de stat

ale transportului naval intern, care își vor exercita atribuțiile în conformitate cu modul aprobat de autoritatea centrală de specialitate.

(2) Obiectivele și funcțiile de bază ale administrațiilor portuare sînt asigurarea siguranței navigației și operațiunile 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 consecințelor 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 autoritățile portuare pot fi transmise persoanelor juridice care practică activitatea de întreprinzător pe teritoriul portului.

#### **Articolul 52.** Cerințele fundamentale cu privire la exploatarea portului

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

(2) Echipamentele pentru transbordarea încărcăturilor exploatate în port trebuie să corespundă regulilor aprobate de organul de specialitate. 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 subdiviziunile teritoriale ale organului de specialitate în domeniul industriei și de organul de specialitate al administrației publice în domeniul energiei.

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

#### **Articolul 53.** Reglementări obligatorii cu privire la activitatea în port

(1) Pentru reglementarea activității persoanelor fizice și juridice în port, precum și a activităților legate de utilizarea navelor aflate în port, organul de

specialitate, în modul stabilit de legislație, are dreptul 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 a lor 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 a ordinii în port;
- e) regulile de utilizare a mijloacelor tehnice de comunicare pentru organizarea transportului naval intern;
- f) cerințele antiincendiare și de securitate ecologică, sanitare, vamale și de control al trecerii frontierei de stat, prevăzute de legislație.

#### **Articolul 54. Tarifele portuare**

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

(2) Tipurile de tarife portuare și modul de aplicare a acestora se stabilesc de Guvern.

#### **Articolul 55. Activitatea de întreprinzător în port**

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

### **Capitolul X**

#### **NAVLOSIREA**

#### **Articolul 56. Navlosirea pe căile navigabile interne**

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

(2) În domeniul transportului pe căile navigabile interne, navlosirea se efectuează 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 – persoana care transmite nava, și cealaltă parte, numită navlositor – persoana care preia nava.

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

(5) Transmiterea navei în navlosire și restituirea acesteia ca urmare a expirării termenului de valabilitate a 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 stabilit în contract. Navlositorul este obligat să preia nava pînă la expirarea termenului stabilit în contract. În cazul în care pînă la data expirării termenului stabilit în contract nava nu a fost transmisă navlositorului, acesta are dreptul să rezilieze contractul. Armatorul are dreptul să rezilieze contractul de navlosire în cazul în care navlositorul nu a preluat nava pînă la expirarea termenului stabilit în contract.

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

#### **Articolul 57. 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 din domeniul transportului naval, a actelor navale, potrivit scopurilor navlosirii.

(2) Membrii de echipaj sînt angajații navlositorului, subordonîndu-se ordinilor 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 sau contractului colectiv de muncă.

(3) Răspunderea pentru cauzarea prejudiciilor unui terț de nava armată, de mecanisme, utilajele, echipamentele acesteia o poartă armatorul, în conformitate cu legislația contravențională și penală. Armatorul are dreptul să înainteze cerere reconvențională navlositorului în cazul în care demonstrează că prejudiciile cauzate unui terț sînt din culpa navlositorului.

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

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

(1) Navlositorul are dreptul 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 pentru alte consumabile utilizate în procesul de exploatare a navei, precum și achitarea taxelor.

(3) Navlositorul are dreptul să numească pe navă un reprezentant care va coordona acțiunile ce țin de exploatarea comercială a navei, dispozițiile reprezentantului în ceea ce privește exploatarea comercială a navei fiind obligatorii pentru comandant.

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

**Articolul 59.** Drepturile și obligațiile armatorului  
în cazul navlosirii navei fără echipaj

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

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

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

**Articolul 60.** Drepturile și obligațiile navlositorului  
în cazul navlosirii navei fără echipaj

(1) Navlositorul are dreptul să păstreze pe navă membrii echipajului anterior. Membrii de echipaj se supun dispozițiilor navlositorului.

(2) Navlositorul are dreptul să transmită nava în subnavlosire atât cu echipaj, cât și fără echipaj, fără acordul armatorului.

(3) Navlositorul are dreptul să ceară de la armatorul de la care nava a fost luată în navlosire transmiterea tuturor documentelor ce țin de navlosirea navei, prevăzute de legislația din 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 pe cont propriu armarea navei, suportă cheltuielile ce țin de exploatarea navei, inclusiv de efectuarea reparației curente și capitale, de asigurare, incluzând asigurarea propriei răspunderi civile.

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

(8) Navlositorul poartă răspundere față de armator în cazul naufragierii navei sau deteriorării acesteia de către o terță persoană, în conformitate cu legislația civilă și cu cea din domeniul transportului naval.

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

#### **Articolul 61.** 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 de a acoperi alte cheltuieli apărute ca urmare a exploatării navei pe timpul în care nava nu putea fi exploatată din culpa armatorului. În cazul în care nava nu a putut fi exploatată din culpa navlositorului, navlul se va achita integral conform prevederilor contractuale.

(3) În caz de naufragiu al navei, navlul se achită integral, inclusiv pînă în ziua naufragiului. În cazul în care ziua naufragiului nu este cunoscută, aceasta se consideră ziua primirii ultimelor informații despre navă.

(4) În caz de restituire a navei armatorului peste termenul contractului, se achită taxa de întîrziere, 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 caz de întîrziere a achitării pe un termen mai mare de 15 zile, armatorul are dreptul, 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 62.** Realizarea transportului de încărcături

(1) Transportul de încărcături se efectuează în baza contractelor de transport de încărcături, în conformitate cu cererea expeditorului încărcăturii și cu acordurile 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 – *reguli de transport al încărcăturilor*), aprobate de organul de specialitate.

(2) Prestarea serviciilor de transport al încărcăturilor pentru pasageri se realizează în conformitate cu regulile de prestare a serviciilor de transport al pasagerilor, al bagajelor acestora, încărcăturilor pentru necesități personale pe căile navigabile interne (în continuare – *reguli de prestări de servicii*), aprobate de autoritatea centrală de specialitate.

(3) Transportatorul (persoană fizică sau juridică) care realizează transportul de încărcături pe căile navigabile interne în conformitate cu legislația, 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 63.** Contractul de transport de încărcături

(1) Prin contractul de transport de încărcături 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 de încărcături pe căile navigabile interne se face prin întocmirea conosamentului, cu eliberarea foii de expediție și a chitanței de recepție a mărfii pentru transportare.

(3) Formele și ordinea de completare a documentelor de transport se stabilesc de regulile de transport al încărcăturilor fiind obligatorii pentru persoanele fizice și juridice care efectuează transportarea încărcăturilor pe căile navigabile interne.

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

### **Articolul 64.** Contractul de organizare a transportului de încărcături

(1) Transportatorul și expeditorul încărcăturii, în caz de necesitate 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 mărfurile în volumul convenit. În 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 transportului de încărcături pentru o singură cursă se efectuează în conformitate cu contractul de transport de încărcături. Condițiile contractului de transport al încărcăturilor se consideră parte a contractului de organizare a transportului de încărcături pentru o singură cursă, dacă în contract nu este prevăzut altceva.

#### **Articolul 65.** Remiterea și primirea încărcăturilor spre transportare

(1) Expeditorul încărcăturii, pînă la remiterea încărcăturii spre transportare, este obligat să pregătească încărcătura astfel 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 autoritatea centrală de specialitate.

(3) La remiterea încărcăturii spre transportare, expeditorul încărcăturii trebuie să prezinte conosamentul, perfectat în conformitate cu regulile de transport al încărcăturilor și cu alte documente prevăzute de actele normative. Corectitudinea și veridicitatea datelor indicate în conosament se certifică prin semnătura expeditorului încărcăturii. Transportatorul are dreptul să verifice autenticitatea datelor indicate în conosament. Drept confirmare de primire a 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 cu regulile de transport al 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 tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte și de legislația Republicii Moldova. Expeditorul încărcăturii este obligat, de

asemenea, să anexeze la conosament certificate, pașapoarte de calitate și alte documente, a căror prezență este dictată de legislație.

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

#### **Articolul 66. 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 (prin măsurare sau convențional) se efectuează de către expeditorul încărcăturilor. Stabilirea greutății încărcăturilor prin cântărire se efectuează de către expeditorul încărcăturii, pe cont propriu, în cooperare cu transportatorul, pe dispozitivele de cântărire ale expeditorului încărcăturii, ale transportatorului sau ale organizației care efectuează încărcarea mărfurilor 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 67. Cerințe față de nave și față de containere**

(1) Navele și containerele trebuie să fie remise spre încărcare de către transportator 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 mirosurilor străine în interiorul acestora, alți factori nefavorabili care ar putea influența asupra încărcăturilor în procesul de încărcare, descărcare și pe traseul de parcurgere, particularitățile construcțiilor interne ale încăperilor de încărcare a navelor și a containerelor) pentru

transportarea încărcăturilor, prezentate în baza cerințelor regulilor de transport al încărcăturilor, se stabilește în raport cu:

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

#### **Articolul 68.** 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 acestora – prin planurile de încărcare ale transportatorilor.

(2) În cazul în care prin contractul de transport de încărcături nu este prevăzut altceva, 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 pe cont propriu. În cazul în care descărcarea mărfii se efectuează de către transportator, dispozitivele și materialele corespunzătoare se eliberează destinatarului încărcăturilor împreună cu încărcătura.

#### **Articolul 69.** Dispunerea navei sau a containerelor spre încărcare și descărcare

(1) Nava trebuie să fie dispusă de către transportator în portul de încărcare la solicitarea expeditorului sau în baza contractului de transport de încărcături.

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

(3) Expeditorul încărcăturilor sau destinatarul încărcăturilor care a fost informat despre timpul de sosire a navei este obligat din timp (nu mai târziu de 2 ore după informare) 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 de către destinatarul încărcăturilor spre încărcarea

sau descărcarea navei. Dispunerea 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 informarea timpului de sosire sau cu încălcarea prevederilor alin. (2), la timpul prevăzut pentru încărcare sau descărcare a navei se adaugă timpul necesar pentru lucrările de încărcare și descărcare, dar nu mai mult de 6 ore.

(6) Încărcarea sau descărcarea mărfurilor se efectuează de către transportatorul sau expeditorul încărcăturilor, de către destinatarul încărcăturilor în ordinea prevăzută de contract, dacă prin regulile de transport al încărcăturilor nu este stabilit altceva. Încărcarea în containere și descărcarea mărfurilor din containere se realizează de către expeditorul încărcăturilor și de către destinatarul încărcăturilor.

(7) Termenele de încărcare și descărcare se calculează din momentul de dispunere a navei la chei. Timpul normativ de încărcare și descărcare se stabilește în conformitate cu normele oră-navă de încărcare și descărcare și cu regulile de aplicare a lor, aprobate, în modul stabilit, de autoritatea centrală de specialitate. 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 după capacitate trebuie să nu fie mai mică decât normele tehnice de încărcare a navelor, stabilită prin regulile de încărcare a navelor, iar în lipsa unor astfel de reguli – până la capacitatea de încărcare sau tonajul maxim al navei sau al containerului. Regulile stabilite în prezentul alineat nu se aplică dacă sînt stabilite limite de pescaj în conformitate cu prevederile art. 73.

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

(10) Locul indicat de către expeditorul încărcăturilor pentru încărcare sau de către destinatarul încărcăturilor pentru descărcarea navei trebuie să fie corespunzător pentru încărcare și descărcare și nu trebuie să prezinte pericol pentru navă sau pentru echipajul său. În cazul în care locul indicat de către expeditorul încărcăturilor sau de către destinatarul încărcăturilor este necorespunzător sau prezintă pericol pentru navă sau pentru echipaj, expeditorul încărcăturilor sau

destinatarul încărcăturilor, la cererea transportatorului, trebuie să indice alt loc destinat încărcării sau descărcării mărfurilor. 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 de către destinatar.

#### **Articolul 70. Sigilarea navelor și a containerelor**

(1) Magaziile încărcate ale navelor și containerele încărcate trebuie să fie sigilate de către expeditor, dacă încărcarea se efectuează de către expeditorul încărcăturilor. Magaziile încărcate ale navei 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 de aplicare a sigiliului și ordinea sigilării navelor și containerelor se stabilește prin regulile de transport al încărcăturilor.

#### **Articolul 71. Plățile pentru transportarea încărcăturilor**

Plata pentru transportarea încărcăturilor și alte plăți aferente care se referă la transportator se achită de către expeditorul încărcăturilor pînă la momentul de plecare a încărcăturii din portul de încărcare, dacă prin acordul părților nu este stabilit altceva. 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 acesteia.

#### **Articolul 72. 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 transport al încărcăturilor.

(2) La încălcarea termenelor de livrare a încărcăturilor, transportatorul poartă răspundere în conformitate cu art. 112.

#### **Articolul 73. Restricționarea sau interdicția circulației navelor**

Ca urmare a forței majore sau a acțiunilor cu caracter militar, a declarării carantinei sau a acumulării excesive a încărcăturilor și navelor în port, în scop de

asigurare a securității navigației, a protecției vieții și sănătății oamenilor, a integrității încărcăturilor, organul de specialitate are dreptul 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 ce se comunică autorității centrale de specialitate, care ia decizia cu privire la termenele restricționărilor. În cazul în care termenul respectiv este stabilit pentru o durată de mai mult de 5 zile, autoritatea centrală de specialitate trebuie să informeze Guvernul despre acest fapt. Decizia luată de organul de specialitate trebuie să fie comunicată transportatorilor, expeditorilor încărcăturilor, destinatarilor încărcăturilor în modul stabilit de regulile de transport al încărcăturilor, cu indicarea cauzelor și termenelor de introducere a unei asemenea restricționări sau interdicții a circulației navelor.

#### **Articolul 74. Dreptul de a dispune de încărcături**

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

(2) Expeditorul încărcăturilor, pînă la momentul de prezentare destinatarului încărcăturii a conosamentului de către transportator, iar destinatarul încărcăturii din momentul de primire a conosamentului de la transportator pînă la momentul de predare a încărcăturilor au dreptul să schimbe destinatarul încărcăturilor sau portul de destinație. Cererea pentru 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 expediție pînă la începerea transportării lor.

(3) În caz de schimbare a destinatarului încărcăturilor și/sau a portului de destinație, persoana la cererea căreia s-a efectuat o asemenea modificare poartă răspundere pentru consecințele acestei acțiuni și este obligată să regleze achitățile dintre expeditorul încărcăturilor, destinatarul inițial, destinatarul de fapt al încărcăturii și transportator.

(4) Ordinea de perfectare a schimbării destinatarului încărcăturii și/sau a portului de destinație se stabilește în conformitate cu regulile de transport al încărcăturilor.

**Articolul 75.** Eliberarea încărcăturilor către destinatarul încărcăturilor

(1) Transportatorul este obligat să informeze destinatarul încărcăturii despre sosirea mărfurilor la adresa lui nu mai târziu de ora 12.00 a zilei următoare celei de sosire a încărcăturilor, dacă descărcarea ține de obligația transportatorului.

(2) Încărcătura se eliberează către destinatarul încărcăturii indicat în conosament sau către alt destinatar, dacă o atare modificare a fost efectuată în conformitate cu art. 74, după achitarea tuturor plăților corespunzătoare către transportator, prevăzute în regulile de transport al încărcăturilor. Drept confirmare a eliberării încărcăturilor este semnătura destinatarului încărcăturilor pe foaia de expediție.

(3) Destinatarul încărcăturilor este obligat să primească și să scoată la timp din port încărcăturile destinate acestuia. Ordinea de eliberare a încărcăturilor se stabilește în conformitate cu regulile de transport al încărcăturilor, dacă părțile nu au convenit altceva. În cazul în care, după expirarea termenului de livrare a încărcăturilor, destinatarul încărcăturilor nu a preluat mărfurile, transportatorul are dreptul să le remită spre păstrare pe contul expeditorului încărcăturilor, cu informarea acestuia despre faptul respectiv.

(4) Încărcătura sosită în portul de destinație se află la păstrare în mod gratuit timp de 24 de ore, neluându-se în calcul ziua de sosire. 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 expediție și de destinație se stabilește conform regulilor de transport al 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 modificat pe atît pe cît se exclude total sau parțial posibilitatea de utilizare a mărfurilor respective, fapt care se certifică de o comisie de expertiză independentă. În astfel de 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 neprevăzut cu spații adecvate pentru păstrarea încărcăturii respective, iar destinatarul încărcăturii la momentul de sosire a lor nu și-a revendicat obligația de a le ridica, chiar dacă a fost informat 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 cazul dat, toate riscurile legate de aceste încărcături le poartă destinatarul încărcăturilor. În lipsa unei astfel



de posibilități, transportatorul trebuie să informeze imediat pe expeditorul încărcăturilor despre neprezentarea destinatarului încărcăturilor cu solicitarea indicațiilor de la acesta referitor la soarta încărcăturii. În contractul de transport al încărcăturilor poate fi prevăzut că pentru supranorma de timp de așteptare a 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, stabilită la art. 116 alin. (2), iar în cazul livrării încărcăturilor în alt port decât în cel destinat, destinatarul încărcăturilor va compensa cheltuielile de descărcare a mărfurilor, de descărcare forțată a lor, de aflare a lor la păstrare în portul respectiv, precum și cheltuielile legate de transportarea adăugătoare a încărcăturilor.

(7) La transportarea mărfurilor omogene în vrac, a căror livrare 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 un astfel de calcul se evaluează reieșind din cantitatea totală a încărcăturilor transportate.

(8) Transportatorul are dreptul să rețină încărcătura în caz de neachitare a plăților prevăzute de contract sau de prezenta lege. În acest caz, cerințele transportatorului care reține încărcăturile se compensează din costul mărfurilor transportate. Dacă mărfurile reținute sînt ușor alterabile sau costul aflării lor la păstrare depășește prețul lor, transportatorul are dreptul să comercializeze mărfurile transportate în modul prevăzut la art. 81.

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

#### **Articolul 76. 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 de sosire a încărcăturilor cu indici de pierdere parțială sau deteriorare (stricăciune). Măsurarea greutății încărcăturilor în portul de destinație se efectuează în același mod ca și în portul de expediție.

(2) Dacă ambalajul sau pachetele încărcăturii sînt în stare bună, acestea se eliberează corespunzător cu numărul locurilor de încărcare și al pachetelor primite, fără verificarea greutății încărcăturilor, dacă în contractul de transport al

încărcăturilor nu este prevăzut altceva. 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 de încărcare deteriorate.

(3) Greutatea încărcăturii este corectă dacă diferența dintre greutatea încărcăturii stabilită în portul de expediție și cea din portul de destinație nu depășește norma de pierdere naturală a încărcăturii respective și normele de diferență în indicii dispozitivelor de cântărire. Normele de pierdere naturală a greutății încărcăturii la transportare se stabilesc în conformitate cu regulile de transport al încărcăturilor.

(4) În cazul în care insuficiența, deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii este constatată în portul de destinație, transportatorul este obligat să stabilească mărimile 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 77. Curățarea navei**

(1) După ce nava este descărcată, 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 transport al încărcăturilor.

(2) Nava care realizează transportarea petrolului și a produselor petroliere în vrac, după descărcarea lor, este curățată în cazurile prevăzute de standardele de stat pentru marcarea, împachetarea, transportarea și păstrarea petrolului și a produselor petroliere, precum și la dispunerea navei spre încărcare cu mărfuri de caracter general sau la 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 cu destinatarul încărcăturii, pentru o remunerație aparte.

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

(5) Condițiile și ordinea de remunerare pentru lucrările de curățare a navei se stabilesc prin acordul părților, dacă în regulile de transport al încărcăturilor nu este prevăzut altceva.

#### **Articolul 78. Încărcăturile nerevendicate**

(1) În cazul în care în termenele prevăzute în regulile de transport al încărcăturilor sau în acordul dintre părți încărcătura nu este recepționată și nu este preluată și transportată de către destinatarul încărcăturii, aceasta se consideră nerevendicată. Transportatorul este obligat să îl informeze pe expeditorul încărcăturilor despre faptul că încărcăturile nu sînt revendicate.

(2) Transportatorul, în conformitate cu art. 81, are dreptul să comercializeze încărcăturile nerevendicate.

#### **Articolul 79. Condiții speciale de transportare a încărcăturilor**

(1) Transportatorii pot să prezinte spre transportare încărcături cu valoare stabilită. Prezentarea acestor încărcături se face în conformitate cu regulile de transport al încărcăturilor. Pentru valoarea stabilită a încărcăturilor se percepe o taxă prevăzută la art. 4.

(2) Transportarea unor anumite mărfuri separate se realizează cu însoțirea reprezentanților expeditorilor încărcăturii sau ai destinatarilor încărcăturii. Ordinea și nomenclatorul mărfurilor separate, transportate cu însoțitori ai expeditorilor sau ai destinatarilor se stabilesc prin regulile de transport al încărcăturilor sau prin acordul părților.

(3) În cazul în care transportarea încărcăturilor nu poate fi efectuată în condițiile regulilor de transport al încărcăturilor, organul de specialitate stabilește ordinea transportării lor în condiții speciale.

#### **Articolul 80. Consecințele imposibilității de livrare a încărcăturilor**

(1) În cazul imposibilității de livrare a încărcăturilor recepționate spre transportare în portul de destinație sau al eliberării lor conform conosamentului destinatarului încărcăturii în urma forței majore, a acțiunilor militare, a interzicerii din partea autorităților sau din alte considerente independente de voința transportatorului, acesta trebuie să îl informeze pe expeditorul sau pe destinatarul încărcăturii și pe organizațiile care desfășoară operațiunile de încărcare și descărcare în porturile de expediere 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 de la destinatarul încărcăturilor, el are dreptul să restituie încărcăturile expeditorului încărcăturilor sau să le comercializeze.

(2) În cazul în care încărcătura a fost primită spre transportare pînă la momentul de încheiere a termenului de recepție obligatorie a transportării și nava a fost reținută din marș în legătură cu obstacole pe termen îndelungat, cu excepția celor prevăzute la alin. (1) din prezentul articol, transportatorul este obligat, conform acordului încheiat cu expeditorul sau cu 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 le comercializeze în modul stabilit la art. 81. Navlul pentru traseul neparcurs de navă se va restitui expeditorului sau destinatarului încărcăturii care a achitat transportarea. Descărcarea și păstrarea încărcăturilor în port se realizează din contul transportatorului.

(3) În cazul în care încărcătura a fost primită spre transportare după termenul de recepție obligatorie a încărcăturii și reținută din marș în legătură cu obstacole pe termen îndelungat, cu excepția motivelor prevăzute la alin. (1) din prezentul articol, iar de la expeditorul sau de la destinatarul încărcăturilor nu au parvenit timp de 4 zile indicații referitor la măsurile pe care să le întreprindă în privința încărcăturilor, transportatorul are dreptul, la latitudinea sa, să lase încărcătura spre păstrare pe contul expeditorului sau al destinatarului încărcăturilor pînă la apariția posibilității de continuare a cursei, inclusiv pe navă în timp de iarnă, sau să comercializeze încărcăturile în modul prevăzut la art. 81.

### **Articolul 81. Modalitatea de comercializare a 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, precum și a celor speciale, inclusiv a celor destinate necesităților de stat și de apărare, se efectuează în conformitate cu contractul de vânzare-cumpărare, reieșind din prețul încărcăturilor, confirmat prin acte constatatoare de achitare a costului lor, iar în lipsa unor astfel de acte – prin acordul corespunzător ori prin acordul reieșind din prețul care în mod obișnuit se percepe pentru mărfuri similare. Modul de evidență a încărcăturilor comercializate și calculul lor se stabilesc de organul de specialitate.

(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 are dreptul să perceapă suma restantă de la expeditorul încărcăturii.

(3) Transportatorul are dreptul 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 82. Transportarea încărcăturilor periculoase**

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

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

(3) În caz de nominalizare incorectă în conosament a mărfurilor periculoase, a proprietăților lor, a indicațiilor speciale sau a măsurilor de protecție necesare la transportarea încărcăturilor periculoase sau în caz de expediere a încărcăturilor interzise spre transportare prin intermediul transportului naval intern, transportatorul are dreptul să ceară de la expeditorul încărcăturilor sau de la destinatarul încărcăturilor descărcarea pe cont propriu a încărcăturilor periculoase în orice moment și în orice punct. În cazul în care expeditorul încărcăturilor ori destinatarul încărcăturilor refuză descărcarea încărcăturilor respective sau circumstanțele condiționează descărcarea imediată a acestora, transportatorul are dreptul să distrugă sau să dezamorseze încărcătura respectivă fără repararea pierderilor cauzate prin aceasta expeditorului încărcăturilor sau destinatarului încărcăturilor. Navlul pentru transportarea încărcăturilor periculoase în cazurile menționate în prezentul articol nu se restituie expeditorului încărcăturilor. În cazul în care navlul pentru transportarea unor asemenea încărcături nu s-a perceput în momentul transportării lor, transportatorul are dreptul să o perceapă în totalitate de la expeditorul încărcăturilor. Expeditorul încărcăturilor poartă răspundere față de transportator pentru daunele cauzate de încărcăturile respective.

(4) În cazul în care mărfurile încărcate cu acordul transportatorului devin periculoase pentru navă, pentru alte încărcături sau pentru persoanele aflate la bord, transportatorul are dreptul să ceară de la expeditorul încărcăturilor sau de la destinatarul încărcăturilor descărcarea imediată a încărcăturilor respective sau, în funcție de circumstanțe, să dezamorseze sau să distrugă asemenea încărcături fără

repararea daunelor cauzate expeditorului sau destinatarului încărcăturii. Transportatorul are dreptul la o parte din navlu pentru transport, proporțional cu distanța parcursă de fapt, avînd la bord încărcături de caracterul dat.

(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.

### **Articolul 83. Transportări de caracter militar**

Transportările de caracter militar se realizează în conformitate cu regulamentul cu privire la transportările de caracter militar aprobat de Guvern.

## **Capitolul XII**

### **REMORCAJUL NAVELOR, PONTOANELOR ȘI AL ALTOR OBIECTE PLUTITOARE**

#### **Articolul 84. 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 sau alte obiecte plutitoare spre remorcare și să achite remorcajul. Drept confirmare a încheierii contractului sînt conosamentul întocmit în conformitate cu prevederile autorității centrale de specialitate care reglementează regulile de remorcaj al navelor, pontoanelor și al altor obiecte plutitoare, perfectate în temeiul conosamentului, și actul de primire a bunului remorcat.

(2) Remorcajul obiectelor remorcate se efectuează în conformitate cu regulile de remorcaj, aprobate de autoritatea centrală 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 formă scrisă, proprietarul remorcherului are dreptul, contra plată, să efectueze lucrări în limita radei portului, dacă contractul de remorcaj nu prevede altceva.

(5) În caz de necesitate a realizării remorcajului sistematic, părțile pot încheia un contract de remorcaj, în care să se stipuleze răspunderea părților, volumul și termenele de remorcaj, cerințele înaintate pentru obiectele remorcate și pentru efectuarea remorcajului, condițiile de achitare a serviciului de remorcaj, precum și alte condiții de organizare a remorcajului.

(6) Relațiilor care nu sînt reglementate de prezentul capitol li se aplică prevederile cap. XI.

### **Articolul 85. 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, cu condițiile de formare și de echipare a plutelor, 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 altceva.

(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 comandantului navei remorcher în ceea ce privește asigurarea siguranței navigației, siguranței obiectului remorcat și să întreprindă măsuri pentru evitarea accidentelor cu obiectul remorcat.

### **Articolul 86. Obligațiile expeditorului plutelor**

(1) Expeditorul plutelor este obligat:

- a) să formeze plutele, să le aducă în locul anterior stabilit de către remorcher pentru remorcarea în termen, conform graficului stabilit în contractul dintre expeditor și remorcher sau în contractul de organizare a remorcajului;
- b) să utilizeze construcțiile de acostare în porturile de expediție, precum și în punctele destinate staționării și regroupării plutelor;
- c) să regrupeze plutele în marș pentru trecerea sub poduri, prin ecluze sau prin alte sectoare dificile ale căilor navigabile interne, precum și să asigure, cu ajutorul navelor auxiliare, însoțirea plutelor 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 plutelor prin sectoare dificile sînt dispuse de către remorcher, de la expeditorul plutelor se percepe o taxă stabilită prin acordul părților.

**Articolul 87. Recepția obiectului remorcat**

(1) Obiectul remorcat trebuie să fie transmis de către expeditor pentru verificare nu mai târziu de 12 ore pînă la expediere.

(2) Remorcherul este obligat, pînă la recepția obiectului remorcat, să efectueze inspectarea acestuia, să verifice documentele necesare pentru remorcare, echiparea (tachelajul) și echipamentul obiectului remorcat, gabaritele acestuia, precum și corespunderea obiectului remorcat cu regulile de navigație și de remorcaj, iar în raport cu plutele – corespunderea lor cu cerințele tehnice de formare și echipare. În caz de depistare a unor defecte sau neajunsuri care pot împiedica remorcajul, se perfectează un act cu indicarea defectelor, neajunsurilor și a termenului 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 cu cerințele stabilite, în temeiul căruia se eliberează conosamentul pentru remorcare.

**Articolul 88. Lichidarea consecințelor accidentelor  
în care sînt antrenate obiecte remorcate**

(1) În cazul accidentelor în care sînt antrenate obiecte remorcate, comandantul 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 de lichidare a consecințelor acestuia.

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

**Articolul 89. Transmiterea obiectului remorcat în portul de destinație**

(1) Remorcherul, nu mai târziu de 24 de ore, este obligat să îl anunțe pe destinatar despre sosirea obiectului remorcat în port, informîndu-l repetat cu 6 ore înaintea sosirii obiectului remorcat.

(2) Destinatarul obiectului remorcat este obligat să îl informeze pe comandantul 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, de asemenea, se va efectua numărarea plutelor sosite în stare bună, indicându-se în actul întocmit în conformitate cu regulile de remorcaj cantitatea materialului lemnos în unitățile menționate, fără a fi specificată cantitatea cherestelei, și cu indicarea aproximativă a cantității materialului lemnos al plutelor deteriorate. Predarea și primirea definitivă a materialului lemnos al plutelor 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 în nu mai târziu de 6 zile de la sosirea plutei.

**Articolul 90.** Condiții speciale de remorcare după expirarea termenului obligatoriu de remitere a obiectului remorcat spre remorcaj

Obiectele remorcate, primite după expirarea termenului de remitere obligatorie a obiectului remorcat spre remorcaj, dacă nu pot fi distribuite la locul de destinație sau sînt reținute în marș, 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, AL BAGAJULUI ACESTORA ȘI AL CORESPONDENȚEI POȘTALE**

**Articolul 91.** Transportul pasagerilor și al bagajelor acestora

(1) Transportul pasagerilor și al bagajelor acestora se efectuează în temeiul contractului de transport al pasagerilor. Termenul de transportare a pasagerilor și a bagajului acestora se stabilește în conformitate cu orarul circulației navelor, stabilit de către transportator în conformitate cu regulile de prestare a serviciilor de transport.

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

(3) Modul de efectuare a transportului de pasageri și al bagajelor acestora este reglementat de regulile de transport al pasagerilor și al bagajelor acestora, elaborate și aprobate de autoritatea centrală de specialitate (în continuare – *reguli 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 drept transportare a 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 al bagajelor acestora poate fi efectuat și în temeiul contractului de navlosire a navei.

### **Articolul 92. Tipul de curse de transport al pasagerilor**

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

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

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

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

Condițiile de determinare a tipurilor de curse de transport al pasagerilor se stabilesc în conformitate cu regulile de transport al pasagerilor.

### **Articolul 93. 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 să transporte și bagajul lui în portul de destinație cu transmiterea acestuia persoanei împuternicite. Pasagerul este obligat să achite navlul de transport, iar în cazul transmiterii bagajului său – și navlul pentru transportul bagajului.

(2) Pasagerului, ca dovadă a încheierii contractului de transport al pasagerilor, i se eliberează tichet de călătorie în conformitate cu tipul de cursă de transport prevăzută la art. 92, precum 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 navlu, spațiile de încărcare a navei pentru una sau mai multe curse.

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

(5) Condițiile transportării pe cursele de transport al pasagerilor, formele tichetelor și chitanțelor de bagaj se stabilesc prin regulile de transport al pasagerilor.

#### **Articolul 94. Asigurarea vieții și sănătății pasagerilor**

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

#### **Articolul 95. 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 în formă vizibilă și veridică cu privire la organizarea transportului de pasageri, în conformitate cu legislația din domeniul drepturilor consumatorului și cu regulile de prestări de servicii.

(3) Nomenclatorul și modul de acordare a înlesnirilor și a serviciilor pentru pasageri se stabilesc de autoritatea centrală de specialitate.

(4) Pasagerii sînt asigurați cu condiții de transport stabilite prin standarde de stat și prin alte acte normative obligatorii ale confortabilității navei, iar locurile se acordă conform regulilor de transport al pasagerilor.

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

(1) Pasagerul are dreptul:

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

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

c) să transporte gratuit bagajul de mână (ușor transportabil și care nu incomodează pe alți pasageri, cu o lungime nu mai mare de 1,8 metri sau cu o lungime totală a perimetrului ce nu depășește 2,6 metri), masa totală a căruia nu depășește 36 kg, iar pentru navele rapide – 20 kg. Grijă pentru integritatea bagajului de mână este pusă pe seama 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, confirmată printr-un certificat eliberat de instituția medicală, pe termenul imposibilității de utilizare, 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 caz de întârziere a plecării navei, cu rambursarea tarifului de călătorie.

(2) Pasagerul este obligat să respecte regulile de folosire a navelor și a obiectelor costiere de deservire a transportului de pasageri, aprobate de autoritatea centrală de specialitate.

#### **Articolul 97. 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 caz de:

a) imposibilitate a 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) reținere a navei în baza hotărîrii organului de specialitate sau de antrenare a navei în acțiuni de necesitate statală;

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

d) naufragiu al navei sau de acaparare forțată a ei;

e) încălcare de către pasager a regulilor de prestări de servicii și a regulilor de transport al pasagerilor sau de refuz al pasagerului de a respecta regulile respective.

(2) La rezilierea contractului de transport al pasagerului din inițiativa transportatorului pînă la momentul de pornire, pasagerului i se restituie plata pentru călătorie și pentru transportarea bagajului său, iar la rezilierea contractului pînă la momentul de încheiere a cursei – plata pentru transportarea sa și a bagajului său pentru distanța neparcursă. În cazul în care rezilierea contractului respectiv este

provocată de încălcarea de către pasager a regulilor de prestări de servicii și a regulilor de transport al pasagerilor sau de acțiunile acestuia, care prezintă pericol pentru siguranța navigației, pentru viața și sănătatea altor pasageri, plata pentru călătorie și pentru transportarea bagajului său nu se restituie.

(3) La rezilierea contractului de transport al pasagerului din inițiativa transportatorului în timpul cursei, cu excepția cazului indicat la alin. (1) lit. e), transportatorul este obligat, pe cont propriu, să aducă pe pasager, la cererea acestuia, în portul de expediție sau în cea mai apropiată localitate pentru a asigura pasagerului posibilitatea de a ajunge în portul de destinație.

(4) Transportatorul poate să amâne plecarea navei, să modifice itinerarul transportării sau locul de debarcare a pasagerului în cazurile prevăzute la alin. (1).

#### **Articolul 98. Bagajul nerevendicat**

(1) Bagajul nerevendicat timp de 3 luni de la sosirea navei în port poate fi comercializat de către transportator în modul prevăzut la art. 81.

(2) Posesorul tichetului de bagaj, în termen de 3 luni de la comercializarea bagajului, are dreptul să primească suma obținută din comercializarea acestuia, conform alin. (1), cu excepția cheltuielilor suportate pentru păstrarea bagajului pînă la momentul de comercializare a lui.

#### **Articolul 99. Transportarea corespondenței poștale**

(1) Instituțiile poștale au dreptul să realizeze, cu însoțirea colaboratorilor instituției poștale, transportul corespondenței poștale, cu aplicarea tarifului stabilit pe nava care realizează curse sistematice. În acest caz, pe navele menționate colaboratorilor poștali li se atribuie, cu achitarea unei taxe stabilite de către transportatori conform legislației, încăperi pentru efectuarea operațiunilor poștale, pentru păstrarea corespondenței poștale și pentru recreare.

(2) Modul de transportare a corespondenței poștale se stabilește de autoritatea centrală de specialitate și de organul de specialitate în domeniul poștal, prin hotărîre comună 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 față de destinatar.

## Capitolul XIV

### TRANSPORTAREA INTERMODALĂ A MĂRFURILOR

#### **Articolul 100.** Transportarea intermodală a mărfurilor

(1) Transportarea intermodală a mărfurilor poate fi efectuată prin interacțiunea transportului naval intern cu transportul feroviar, transportul maritim, transportul aerian și cu transportul auto. Transportarea intermodală se efectuează prin documentul unic de transport (conosament), perfectat pentru tot traseul de transportare a mărfurilor.

(2) Modul de organizare a transportului intermodal se determină de acordurile încheiate, în conformitate cu legislația civilă și cu cea din domeniul transportului naval, între organizațiile de transport de tip corespunzător, precum și în conformitate cu prevederile stabilite de prezentul capitol. Regulile de transport intermodal al mărfurilor se aprobă de autoritatea centrală de specialitate. În cazul normelor nereglementate de prezenta lege, se aplică normele stabilite de codurile, regulamentele și regulile ce reglementează transportarea mărfurilor cu transportul de tip corespunzător.

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

#### **Articolul 101.** Punctele de comunicare intermodală

(1) Transportul intermodal include:

- 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 publicarea ulterioară a nomenclatorului prezentelor porturi, stații auto, aeroporturi, în conformitate cu legislația din domeniul transporturilor.

**Articolul 102. Limitarea transportului**

(1) Nu se permite 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 al încărcăturilor care trebuie să fie însoțite de reprezentantul expeditorului sau al destinatarului se stabilește prin regulile de transportare intermodală a mărfurilor.

**Articolul 103. Transmiterea încărcăturilor**

(1) Încărcăturile transportate intermodal se cântăresc la punctele de transbordare a încărcăturilor, la cererea părții care recepționează încărcătura, la transmiterea acestora de pe un tip de transport pe altul, pe cântare de vagoane – pe căile ferate, pe cântare marfare – de organizațiile ce efectuează transbordarea încărcăturilor în port. Cântărirea încărcăturilor se efectuează în prezența reprezentantului organizației tipului de transport mixt. În cazul lipsei dispozitivelor de cântărire, transmiterea încărcăturilor se efectuează conform greutății indicate în conosament.

(2) Încărcăturile ambalate și la bucată, primite pentru transportare în conformitate cu standardele sau cu indicarea de către expeditor pe fiecare loc de încărcare sau pachet a greutății și transportate în punctul de transbordare a încărcăturilor în ambalaj sau în pachete nedeteriorate, se transmit de pe un tip de transport pe alt tip de transport, fără a fi cântărite, conform locurilor de încărcare, și în aceeași ordine se eliberează destinatarului încărcăturii în punctul de destinație. La depistarea cazurilor de pierdere, lipsă sau deteriorare (stricăciune) a 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 cu corespunderea informațiilor de pe acesta cu înscrisurile din documentele de transport.

**Articolul 104. Încărcăturile transportate în containere**

(1) Modul de prezentare a containerelor și condițiile de utilizare a 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 105. 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 al 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 caz de încălcare a termenului total de livrare a încărcăturilor cu transportul intermodal, răspunderea materială pentru întîrzierea livrării încărcăturilor se aplică părții culpabile de întîrzierea respectivă.

(2) Organizațiilor transportului intermodal, în conformitate cu regulile de transportare intermodală a mărfurilor, li se comunică, din momentul de deschidere a navigației, termenele de începere a recepționării încărcăturii de transportul naval intern de la alte tipuri de transport, în porturile de transbordare a încărcăturilor, iar 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 caz de imposibilitate de livrare a încărcăturii în porturile de transbordare prin intermediul transportului naval intern, cauzată de închiderea navigației, organizațiile care efectuează transbordarea acestora în porturi sînt obligate, în coordonare 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. Dacă organizațiile menționate refuză să primească încărcătura pentru păstrare, organizațiile de transport de alte tipuri, cu acordul expeditorului sau al 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 în formă scrisă al expeditorului încărcăturii, din alt port pînă la punctul de destinație prin intermediul transportului feroviar direct. În cazurile



menționate, termenele de livrare a încărcăturilor se majorează proporțional cu timpul de reținere ca urmare a închiderii navigației.

#### **Articolul 106. Echiparea navelor și a vagoanelor**

(1) Echiparea navelor și a vagoanelor, în scop de asigurare a 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 în 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, mijloacele de împachetare și alte dispozitive de încărcare, arimare și transportare a încărcăturilor pe nave și în vagoane se pun la dispoziție de către expeditorul încărcăturii.

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

#### **Articolul 107. Căile ferate și depozitele**

(1) Liniile căilor ferate în porturi, destinate transportării încărcăturilor cu transportul intermodal prin transportul feroviar și 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 coordonate cu administrația căilor ferate și cu alte organizații interesate, cu avizul pozitiv al expertizei ecologice de stat.

#### **Articolul 108. Modul de transbordare a încărcăturilor**

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

(2) Transbordarea încărcăturilor la cheiurile și în rada porturilor maritime se efectuează de organizațiile care realizează transbordarea încărcăturilor în porturile maritime, la cheiurile și în radele porturilor fluviale – de organizațiile ce realizează transbordarea încărcăturilor în porturile fluviale. Nomenclatorul porturilor în care se efectuează transbordarea încărcăturilor se stabilește de autoritatea centrală de specialitate.

(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 stabilește de acordurile intermodale încheiate pe termen de 5 ani.

(4) În caz de modificare a echipării și tehnologiei de lucru ale portului de transbordare a încărcăturilor, acordurile intermodale, la propunerea uneia dintre părți, pot fi total sau parțial revizuite până 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.

(7) Evidența îndeplinirii normelor de transbordare a încărcăturilor, stabilită în condițiile acordurilor 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 de întocmire a lor se stabilesc prin regulile de transportare intermodală a încărcăturilor.

#### **Articolul 109.** Calculele referitoare la transportarea încărcăturilor

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

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

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

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

a) în porturile fluviale de expediere – de la expeditorul încărcăturii, în funcție de 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 de la destinatarul încărcăturii, în funcție de 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 al destinatarilor încărcăturii.

(4) Modul de calculare pentru lucrările de transbordare a încărcăturilor poate fi stabilit și 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 din domeniul transporturilor. Suma taxelor indicate se include în documentele de transport, în scop de percepere a acestora de la destinatarul încărcăturii.

#### **Articolul 110. 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, iar după transmitere – părții care a primit-o.

Paza vagoanelor încărcate și deșarte se efectuează de organizațiile ce realizează transbordarea încărcăturilor în porturi.

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

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

Determinarea vinovăției organizațiilor de transport pe căile navigabile interne și a 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.

De stabilirea vinovăției organizațiilor de transport naval intern și a 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 și naval, partea culpabilă poartă răspundere prin achitarea amenzii de următoarele mărimi:

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

b) în privința încărcăturilor transportarea cărora este stabilită în containere – în mărime de 10 unități convenționale pentru fiecare container cu greutatea brută de 5 tone inclusiv; în mărime de 20 de unități convenționale pentru fiecare container cu greutatea brută de la 5 pînă la 10 tone inclusiv; în mărime de 40 de unități convenționale pentru fiecare container cu greutatea brută mai mare de 10 tone;

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

d) în privința încărcăturilor transportarea cărora se efectuează în vagoane frigorifice și pe platforme – în mărime de 4 unități convenționale pentru fiecare tonă de încărcătură; în privința încărcăturilor transportarea cărora este stabilită în vagoane și tone – în mărime de 140 de unități convenționale pentru fiecare vagon, indiferent 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 de 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 a altor circumstanțe, care împiedică transbordarea încărcăturilor și în cazul cărora este interzisă efectuarea operațiunilor de încărcare, descărcare, la fel și a accidentelor în organizațiile de transport;

b) încetării sau limitării transportului încărcăturii în modul stabilit;

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

(5) Pe timpul de aflare a vagoanelor, containerelor în operațiunea de încărcare, descărcare, transbordare a încărcăturilor la stațiile feroviare ca urmare a

imposibilității de livrare a vagoanelor, containerelor pentru încărcare, descărcare, transbordare a încărcăturilor din cauze ce depind de organizațiile care 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. Plata pentru timpul de aflare a 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 caz de staționare neproductivă a navei autopropulsate la chei peste termenele stabilite prin acordul intermodal de transport din cauza neprezentării de 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 de 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 căruia este punctul respectiv.

Reclamațiile privind pierderea încărcăturii în procesul de transportare intermodală pot fi prezentate în termen de 6 luni de la expirarea a 4 luni din momentul de primire a 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 prevederile cap. XVIII.

## **Capitolul XV**

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

**Articolul 111.** Răspunderea transportatorului sau remorcherului pentru nedispunerea mijloacelor de transport, a expeditorului încărcăturii sau a expeditorului obiectului remorcat pentru neutilizarea mijloacelor de transport prezentate

Transportatorul sau remorcherul pentru nedispunerea mijloacelor de transport pentru transportarea încărcăturilor sau pentru remorcarea obiectului

remorcat în conformitate cu condițiile stabilite în cerere sau în acord, expeditorul încărcăturii sau expeditorul obiectului 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 a remorcării obiectului remorcat – 2 unități convenționale pentru fiecare tonă a încărcăturii sau a obiectului remorcat;
- b) la transportarea încărcăturilor în containere – 10 unități convenționale – pentru fiecare container cu greutatea brută de până la 5 tone inclusiv; 20 de unități convenționale – pentru fiecare container cu greutatea brută de la 5 până la 10 tone inclusiv; 40 de unități convenționale – pentru fiecare container cu greutatea brută mai mare de 10 tone.

**Articolul 112.** Răspunderea transportatorului pentru nerespectarea termenelor de livrare a încărcăturii, pentru reținerea expedierii navei de pasageri sau pentru sosirea acesteia cu întârziere, iar a remorcherului pentru nerespectarea termenelor de livrare a obiectului remorcat

(1) Pentru nerespectarea termenelor de livrare a încărcăturii sau a obiectului remorcat, transportatorul sau remorcherul achită, la cererea destinatarului încărcăturii sau al obiectului remorcat, o amendă în mărime de 9% din navlu pentru fiecare zi de întârziere, dar nu mai mult de 50% din mărimea navlului, dacă aceștia nu demonstrează că nerespectarea termenelor de livrare a 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 a depins de ei.

(2) Pentru reținerea expedierii navei de pasageri sau pentru sosirea cu întârziere, cu excepția transportărilor pe bac, transportatorul achită pasagerului, la solicitarea acestuia, o amendă în mărime de 3% din costul călătoriei pentru fiecare oră de întârziere sau reținere, dar nu mai mult de costul călătoriei, dacă transportatorul nu demonstrează că reținerea sau întârzierea a survenit în urma forței majore, a înlăturării defecțiunilor navei de pasageri, care constituiau pericol pentru viața sau sănătatea pasagerilor ori din alte circumstanțe independente de transportator.

**Articolul 113.** Răspunderea transportatorului pentru pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii, bagajelor, iar 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 de primire a încărcăturii, bagajelor sau a obiectului remorcat pentru transportare sau remorcare (eliberării expeditorului încărcăturilor, a bagajelor sau a obiectului remorcat, a tichetelor ce confirmă recepția încărcăturii, a bagajelor spre transportare sau a obiectului remorcat spre remorcare) și pînă la momentul eliberării acestora destinatarului încărcăturii (semnătura lui pe foaia de parcurs ce confirmă recepția încărcăturii), destinatarului bagajelor (semnătura lui pe chitanța de bagaj) sau destinatarului obiectului remorcat (semnătura lui pe foaia de parcurs care confirmă recepția obiectului remorcat), dacă nu demonstrează că pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturilor, bagajelor ori 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 de la încheierea termenului de livrare, iar costul respectivelor încărcături, bagaje sau obiecte remorcate trebuie să fie restituit în mărimea prevăzută la art. 115. Dacă însă încărcătura, bagajele sau obiectul remorcat au sosit după termenul indicat de 30 de zile, destinatarul încărcăturii, al bagajelor sau al obiectului remorcat poate să le primească la restituirea sumei anterior primite de la transportator pentru pierderea încărcăturii, a bagajelor sau a obiectului remorcat.

**Articolul 114.** Exonerarea de răspundere a transportatorului  
sau a remorcherului, a expeditorului încărcăturii  
sau al obiectului remorcat

(1) Transportatorul sau remorcherul se exonerează de răspunderea prevăzută la art. 111, 112 și 113 dacă obligațiile lor nu au fost îndeplinite din motivele:

- a) limitării sau interzicerii circulației navelor, prevăzute la art. 73, în perioada acestor limitări sau interziceri;
- b) salvării vieții oamenilor sau a bunurilor pe apă.

(2) Transportatorul se exonerează de răspunderea prevăzută la art. 113 pentru pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii sau a bagajelor, iar remorcherul – pentru pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat din motivele prevăzute la alin. (1) din prezentul articol, precum și în cazurile:

- a) acțiunilor sau indicațiilor necorespunzătoare ale expeditorului încărcăturii sau al obiectului remorcat, în cazul demonstrării unor astfel de acțiuni sau indicații;
- b) viciilor ascunse ale ambalajului, încărcăturii sau ale proprietăților sale;
- c) diferențelor dintre greutatea încărcăturii, în limitele pierderii naturale, normelor de scădere a procentului de umiditate, normelor 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 avînd astfel de prevederi în conosament.

(3) Expeditorul încărcăturii sau al obiectului remorcat se exonerează de răspunderea prevăzută la art. 111 dacă încărcătura ori obiectul remorcat nu a fost prezentat spre livrare sau remorcare în urma circumstanțelor prevăzute la alin. (1) lit. a) din prezentul articol.

**Articolul 115.** Mărimea răspunderii transportatorului pentru pierderea, insuficiența sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii, a bagajului, iar a remorcherului – pentru pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat

(1) Daunele cauzate la transportarea încărcăturii sau a bagajelor se repară de către transportator în caz de:

a) pierdere sau insuficiență a încărcăturii sau a bagajelor – în mărimea costului încărcăturilor sau al bagajelor pierdute sau lipsă;

b) deteriorare (stricăciune) a încărcăturii sau a bagajelor – în volumul cu care s-a redus costul încărcăturilor sau al bagajelor, iar în imposibilitatea de restabilire a încărcăturii sau a bagajelor defecte – în mărimea costului încărcăturii sau al bagajelor;

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

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

(3) Pe lîngă 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 scos din funcțiune;

b) organizației care efectuează transportul materialului lemnos format în plute – costul colectării materialului lemnos, stabilit prin contract sau prin hotărîre a instituției de arbitraj, nedepășind însă volumul total al costului materialului



lemnos în momentul de producere a incidentului cu pontonul, reieșind din costul care, în mod obișnuit, se percepe pentru mărfuri similare, în locul de colectare a 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 de către destinatarul obiectului remorcat, iar în cazul divergențelor cu privire la costul reparației prețul se stabilește în urma concluziei unei comisii de expertiză independente. La pierderea obiectului remorcat, de la remorcher se percep despăgubiri în mărimea costului obiectului remorcat pierdut și costul pentru remorcarea lui, dacă această sumă nu intră în costul obiectului remorcat pierdut.

**Articolul 116.** Răspunderea expeditorului, a destinatarului încărcăturii,  
a expeditorului și a destinatarului obiectului remorcat

(1) Pentru indicarea incorectă în conosament a denumirii încărcăturii, a indicilor speciali și a măsurilor de precauție pentru încărcăturile respective, pentru prezentarea încărcăturilor interzise spre transportare sau pentru indicarea incorectă a proprietăților încărcăturii, de la expeditorul încărcăturii se percepe o amendă în mărimea încincită a navlului pentru transportarea unei asemenea încărcături pe toată distanța de transportare, indiferent de repararea daunelor transportatorului cauzate în circumstanțele respective.

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

- 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 de unități convenționale – pentru 100 kW a navei remorcher pentru o oră.

Capacitatea de încărcare a navei de mai puțin de 50 tone și puterea motorului mai puțin de 50 kW nu se ia în considerare, iar 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 100.

(3) Pentru achitarea restantă a transportării încărcăturii sau remorcării obiectului remorcat se percepe o amendă în favoarea transportatorului sau a remorcherului, în conformitate cu legislația civilă și cu cea din domeniul transportului naval. În caz de apariție a 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 cu cea din domeniul transportului naval.

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

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

(6) Expeditorul încărcăturii sau al obiectului remorcat poartă răspundere față de transportator sau față de remorcher pentru daunele cauzate în urma transmiterii întârziate a actelor prevăzute la art. 65 alin. (5), precum și a transmiterii unor acte eronate sau în volum insuficient.

#### **Articolul 117. 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 de poluarea cu hidrocarburi sau cu alte substanțe.

(2) Repararea daunelor cauzate mediului în urma poluării navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe se realizează de către armator în baza calculului prejudiciului cauzat.

(3) Armatorul nu poartă răspundere pentru daunele cauzate mediului în urma poluării de la bordul navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe, dacă acestea au survenit în circumstanțe de forță majoră.

(4) În cazul în care armatorul demonstrează că daunele cauzate mediului în urma poluării de la bordul navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe, în totalitate sau parțial, s-au produs din vina persoanei păgubite, despăgubirea daunelor se achită de către persoana păgubită în măsura în care va fi demonstrată vinovăția acesteia.

(5) În cazul în care daunele cauzate de poluarea de la bordul navei cu hidrocarburi sau cu alte substanțe sînt provocate de scurgerea sau evacuarea lor

mai mult decât de pe o navă, proprietarii navelor respective poartă răspundere pentru daunele cauzate proporțional vinovăției lor. Gradul de vinovăție a armatorilor va fi stabilit de instanța de judecată, cu participarea experților organului de specialitate și ai organului de specialitate în domeniul mediului. În cazul în care dauna nu poate fi împărțită în mod rezonabil între armatorii culpabili, ei poartă răspundere în mod solidar.

#### **Articolul 118. Nulitatea contractului**

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

### **Capitolul XVI**

#### **SALVAREA NAVELOR ȘI A ALTOR BUNURI**

#### **Articolul 119. Domeniul de aplicare a prevederilor prezentului capitol**

(1) Prevederile prezentului capitol se aplică operațiunilor de salvare de orice caracter, dacă contractul de salvare nu prevede altceva. Părțile nu au dreptul ca, prin contractul de salvare, să limiteze aplicarea art. 121, precum și să deroge de la prevederile art. 122 cu privire la prevenirea sau minimizarea daunelor cauzate mediului.

(2) În scopul prezentului capitol:

- a) operațiunea de salvare reprezintă orice acțiune sau activitate întreprinsă în scop de acordare de ajutor oricărei nave și/sau altor bunuri aflate în pericol pe căile navigabile interne;
- b) bunuri sînt considerate bunurile nefixate de țărm;
- c) daunele cauzate mediului reprezintă un pericol real, provocat vieții sau sănătății persoanelor, sau resurselor biologice acvatice în limitele căilor navigabile interne ori în preajma acestora prin poluare, incendii, explozii sau prin alte accidente de proporții.

(3) Prevederile prezentului capitol, cu excepția celor de la art. 127 alin. (1), se extind și asupra:

- a) navelor militare, navelor militare auxiliare, precum și a altor nave aflate în proprietatea Republicii Moldova, a unităților administrativ-teritoriale și sînt exploatate sau utilizate de către acestea în momentul de efectuare a operațiunilor de salvare 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 istorică sau arheologică, în cazul în care acestea se află în limitele căilor navigabile interne.

#### **Articolul 120. Contractele de salvare**

Comandantul navei are dreptul să încheie contracte de salvare în numele armatorului în scop de efectuare a operațiunilor de salvare. Comandantul navei sau armatorul are dreptul să încheie astfel de contracte în numele proprietarului bunurilor care se află la bordul navei.

#### **Articolul 121. Nulitatea sau modificarea contractului**

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

- a) contractul a fost încheiat cu abateri de la normele stabilite;
- b) remunerarea prevăzută în contract este exagerată sau micșorată în raport cu serviciile efectiv prestate.

#### **Articolul 122. Obligațiile salvatorului, proprietarului navei și ale comandantului 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 către comandantul navei care este în pericol, de către proprietarul acesteia sau de către proprietarul bunurilor aflate în pericol, dacă aceasta nu va afecta mărimea remunerării salvatorului și se va considera că cerința comandantului este rezonabilă.

(2) În raport cu salvatorii, comandantul 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 navei într-un loc sigur, în cazul în care acest fapt este cerut de către salvator.

**Articolul 123. Condițiile de remunerare**

(1) Operațiunile de salvare reușite creează temei pentru remunerare.

(2) Nu se cuvin remunerări, în conformitate cu prevederile prezentului capitol, pentru operațiunile nereușite, cu excepția cazurilor prevăzute la art. 125.

**Articolul 124. Criteriile de stabilire a remunerării**

(1) Remunerarea se stabilește în scop de compensare a cheltuielilor pentru operațiunile de salvare, ținându-se cont de criteriile ce urmează, indiferent de consecutivitatea acestora:

- a) valoarea salvată a navei și a altor bunuri;
- b) profesionalismul și efortul depus în acțiunile de prevenire sau minimizare a prejudiciilor aduse mediului;
- c) gradul reușitei realizate de către salvatori;
- d) caracterul și gradul pericolului;
- e) profesionalismul și efortul salvatorului depuse 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 a altor echipamente destinate operațiunilor de salvare;
- j) starea de pregătire a utilajului salvatorilor, eficiența și costurile acestor utilaje.

(2) Remunerarea stabilită în conformitate cu prevederile alin. (1) se achită de către persoanele interesate de navă și de alte bunuri, proporțional valorii salvate a navei și a altor bunuri.

(3) Remunerarea, cu excepția tuturor sumelor necesare pentru acoperirea cheltuielilor de judecată și a celor arbitrale, care sînt pasibile de achitare în legătură cu remunerarea, nu trebuie să depășească valoarea salvată a navei și a altor bunuri.

(4) Instanța de judecată, instituția arbitrală nu sînt obligate să stabilească remunerarea în mărimea valorii maxime salvate a navei și a altor bunuri, pînă la determinarea compensației speciale care trebuie să fie achitată în conformitate cu prevederile art. 125.

**Articolul 125. Compensația specială**

(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 la art. 124, cel puțin egală cu cuantumul compensației speciale determinate în conformitate cu prezentul articol, salvatorul are dreptul să primească de la proprietarul navei o compensație specială egală cu cheltuielile suportate, calculate în conformitate cu prevederile alin. (3).

(2) În cazul în care, în pofida circumstanțelor prevăzute la alin. (1) din prezentul articol, salvatorul a prevenit sau a minimizat poluarea mediului ca urmare a operațiunilor de salvare, compensația specială este achitată salvatorului de către proprietarul navei în conformitate cu alin. (1) din prezentul articol, aceasta putând fi majorată cu maximum 30% din valoarea cheltuielilor suportate de către salvator. Instanța de judecată sau instituția arbitrală, ținând cont de criteriile corespunzătoare, prevăzute la art. 124 alin. (1), dacă consideră legal și echitabil, poate mări cuantumul compensației speciale, însă acestea nu pot depăși 100% din cheltuielile suportate de către salvator.

(3) În sensul alin. (1) și (2) din prezentul articol, drept cheltuieli ale salvatorului sînt considerate cheltuielile suportate rezonabil de către salvator pentru efectuarea operațiunilor de salvare și cheltuielile pentru personalul antrenat și pentru utilajul utilizat, ținîndu-se cont de criteriile indicate la art. 124 lit. h)–j).

(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 art. 124.

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

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

**Articolul 126. Repartizarea remunerării între salvatori**

Repartizarea remunerării între salvatori se efectuează în conformitate cu art. 124.

**Articolul 127. Repartizarea remunerării între armator și membrii de echipaj**

(1) Repartizarea remunerării între armator și membrii de echipaj, ca urmare a efectuării operațiunilor de salvare, se efectuează după calcularea cheltuielilor suportate de armator și de 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 convenită membrilor de echipaj se repartizează între aceștia, în funcție de efortul depus în cadrul operațiunilor de salvare și de mărimea salariului fiecăruia.

Excepțiile de la regulile de repartizare a remunerării stabilite prin prezentul articol se admit doar în cazul unor circumstanțe speciale.

(2) Normele stabilite la alin. (1) nu se aplică la repartizarea remunerării obținute pentru efectuarea operațiunilor de salvare de către navele care efectuează astfel de operațiuni în cadrul activității profesionale a acestora.

**Articolul 128. Salvarea persoanelor**

(1) Nu se cuvine remunerare pentru salvarea persoanelor.

(2) Membrii de echipaj care au participat la salvarea persoanelor în procesul operațiunii de salvare au dreptul să fie remunerați din cuantumul de remunerare a operațiunii de salvare a navei sau a altor bunuri, de prevenire sau minimizare a prejudiciilor cauzate mediului.

**Articolul 129. Serviciile prestate în timpul executării contractului**

În conformitate cu prevederile prezentului capitol, nu poate fi stabilită o altă remunerare în cazurile în care serviciile prestate nu depășesc limitele maxime ale obligațiilor ce reies din contractul încheiat până la producerea pericolului.

**Articolul 130. Consecințele acțiunilor necorespunzătoare ale salvatorului**

Salvatorul poate fi privat total sau parțial de remunerare sau de compensația specială în măsura în care operațiunea de salvare a devenit obligatorie sau mai dificilă din vina salvatorului care a comis erori sau a întreprins acțiuni necorespunzătoare.

**Articolul 131. Interzicerea operațiunilor de salvare**

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

**Articolul 132. Apartenența navelor unuia și aceluiași proprietar**

Reglementările stabilite la art. 124–131 se aplică și în cazul în care nava salvată și nava care efectuează operațiunile de salvare aparțin unuia și aceluiași proprietar.

**Articolul 133. Obligațiile de asigurare a îndeplinirii cerințelor salvatorului**

(1) La cererea salvatorului, persoana obligată la plata remunerării sau a compensației speciale, stabilite în conformitate cu prevederile prezentului capitol, asigură îndeplinirea corespunzătoare a cerințelor salvatorului.

(2) Indiferent de normele prevăzute la alin. (1), armatorul navei salvate depune eforturile posibile ca proprietarul încărcăturilor să își onoreze obligațiile pînă la punerea la dispoziție a încărcăturilor.

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

**Articolul 134. Plata intermediară**

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

(2) În cazul plății intermediare, asigurarea cerințelor salvatorului, prezentate în conformitate cu art. 133, se micșorează corespunzător.

**Articolul 135. Operațiunile de salvare efectuate sub controlul organelor de stat**

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



(2) Organele de stat cu atribuții de efectuare a operațiunilor de salvare vor beneficia de drepturile prevăzute de prezentul capitol, chiar dacă efectuarea operațiunilor de salvare nu intră în competența acestora.

## **Capitolul XVII**

### **AVARIA COMUNĂ**

#### **Articolul 136. Noțiunea de avarie comună**

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

(2) Avaria comună se repartizează între navă, caric și navlu în conformitate cu valoarea de contribuție a acestora în timpul și în locul de finalizare a acțiunii generale stabilite în conformitate cu art. 150.

#### **Articolul 137. Aplicarea prevederilor stabilite de prezentul capitol**

(1) Prevederile stabilite de prezentul capitol, cu excepția celor de la art. 136 alin. (1) și art. 151–155, se aplică dacă prin acordul părților nu este stabilit altceva.

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

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

#### **Articolul 138. 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 139. Excluderea pagubelor tangențiale**

În avaria comună se includ doar pagubele care reprezintă consecința directă a avariei comune. Pagubele provocate de reținerea navei în timpul cursei, staționării neproductive, schimbării prețurilor și alte pagube tangențiale nu se consideră avarie comună.

### **Articolul 140. 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 141. Despăgubirea cheltuielilor pentru salvare**

(1) Cheltuielile pentru salvare, suportate de participanții acțiunii comune, dacă salvarea s-a efectuat în scopul menționat la art. 136 alin. (1), se consideră avarie comună, indiferent de faptul că salvarea a fost efectuată în baza contractului sau în alt mod.

(2) Cheltuielile menționate la alin. (1) din prezentul articol includ și remunerarea pentru acțiunile de salvare, la determinarea căreia se iau în considerare profesionalismul și efortul salvatorilor la prevenirea sau limitarea daunelor cauzate mediului, care sînt indicate la art. 124 alin. (1) lit. b). Compensația specială, achitată de armator salvatorului în mărimea prevăzută la art. 125 alin. (4), nu se consideră avarie comună.

### **Articolul 142. 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, pentru păstrarea acesteia și pentru încărcarea la bordul navei;
- b) calculele pentru navlosirea navei la bordul căreia se va efectua încărcarea parțială a încărcăturii;
- c) daunele și cheltuielile pentru repararea deteriorărilor suportate de navă, la bordul căreia se efectua încărcarea mărfurilor, precum și pagubele legate de scoaterea unei astfel de nave din exploatare;

d) cheltuielile condiționate de deteriorările apărute la bordul navei avariate în timpul descărcării parțiale de la bordul navei a mărfurilor și încărcării acestora la bordul altei nave;

e) daunele și cheltuielile cauzate de pierderea și deteriorarea (stricăciunea) încărcăturii la descărcarea parțială a acesteia, la păstrarea și încărcarea acesteia;

f) primele achitate asigurătorilor pentru asigurarea adăugătoare.

#### **Articolul 143. Locul de adăpost**

(1) Se consideră avarie comună cheltuielile pentru intrarea navei în port sau în alt loc de adăpost ca urmare a apei mari, debarclului, scăderii spontane și vertiginoase a nivelului apei în raza căilor navigabile interne sau a altor situații excepționale, legate de necesitatea intrării navei în port sau în alt loc de adăpost, staționării acesteia în port sau în alt loc de adăpost și ieșirii navei din port sau din alt loc de adăpost.

(2) În cazul în care ridicarea nivelului apei sau debarclul s-a produs după intrarea navei încărcate în portul de descărcare și nava trebuie să iasă din port după terminarea acestora cu scop de intrare în alt port sigur, acel port se va considera adăpost.

(3) În cazul în care nava, din cauza apei mari sau a debarclului, 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 în raport cu încărcăturile destinate descărcării în alte porturi.

#### **Articolul 144. Caravana de nave**

(1) În scopul prezentului capitol, prin noțiunea „caravană a navelor” se înțelege un grup de nave cuplate între ele în așa fel încât niciuna dintre acestea să nu poată efectua deplasarea de sine stătător.

(2) În cazul în care se efectuează operațiuni de salvare pe una sau pe câteva nave din caravană și a 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 de la 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 al încărcăturilor care se află în pericol comun.

**Articolul 145.** Avaria comună provocată de deteriorarea mașinilor, de eșuarea intenționată, de ranfluarea navei scufundate sau de incendiul la bordul navei

(1) Se consideră avarie comună cheltuielile destinate înlăturării deteriorărilor cauzate de forțarea mașinilor, precum și a deteriorărilor propulsorului, instalației de manevrare, de remorcare și a altor instalații, provocate de eforturile de aducere a navei pe linia de plutire.

(2) Se consideră avarie comună daunele 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 cauzate navei și/sau încărcăturii ca urmare a deteriorării navei și/sau încărcăturii prin pătrunderea apei sau în alt mod, inclusiv aruncarea navei pe mal sau inundarea navei incendiate, se consideră avarie comună. Nu se repară daunele cauzate navei și/sau încărcăturii ca urmare a acțiunii fumului sau încălzirii, indiferent de modul prin care acestea au fost provocate.

**Articolul 146.** Daunele cauzate de deteriorarea navei, mașinilor, dotărilor acesteia sau de 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 cauzate de 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 caz de distrugere totală 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 determinat din venitul net 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, atribuită la avaria comună, se micșorează (reduceri „pentru cea nouă în locul celei vechi”) cu:

a) a cincea parte din costul corpului navei, mașinilor acesteia, dotărilor, care la momentul avarierii navei se aflau în exploatare de la 2 pînă la 5 ani;

b) a patra parte din costul corpului navei, mașinilor acesteia, dotărilor, care la momentul avarierii navei se aflau în exploatare de la 6 pînă la 10 ani;

c) a treia parte din costul corpului navei, mașinilor acesteia, dotărilor, care la momentul avarierii navei se aflau în exploatare de 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 fac din costul reparației și nici din 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 din costul materialelor sau al părților navei pregătite pentru instalarea la bordul navei.

(4) Daunele cauzate de deteriorarea navei nu pot să depășească suma cheltuielilor restituite în cazul pierderii navei.

#### **Articolul 147. Daunele cauzate de pierderea sau deteriorarea încărcăturii**

(1) Daunele atribuite la avaria comună cauzate de pierderea sau deteriorarea încărcăturii se determină în conformitate cu costul încărcăturii la momentul descărcării acesteia în baza facturii comerciale, înaintate destinatarului, iar în cazul lipsei facturii – în baza costului încărcăturii la momentul descărcării. Costul încărcăturii la momentul descărcării acesteia include în sine cheltuielile pentru asigurare și navlu, în cazul cînd navlul nu este pe riscul proprietarului încărcăturii.

(2) În caz de comercializare a încărcăturii deteriorate, daunele atribuite la avaria comună sînt constituite din diferența dintre costul încărcăturii în stare nedeteriorată, care se stabilește în conformitate cu alin. (1) și venitul net de la comercializarea încărcăturii.

#### **Articolul 148. Daunele cauzate de pierderea navlului**

Navlul neachitat pentru încărcătura pierdută ori sacrificată se restituie în mărimea navlului pierdut.

#### **Articolul 149. Procentele pentru daunele compensate în modul de distribuire a avariei comune**

La suma cheltuielilor recompensate în modul distribuirii avariei comune (daunele), se percep 7 la sută din rata anuală pe parcursul a 3 luni după data de întocmire a dispașei. În cazul dat, 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 150. 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 de distribuire a avariei comune (costul de contribuție), se determină în corespundere cu regulile stabilite în prezentul articol, în baza costului efectiv net al patrimoniului dat la finalizarea 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, iar 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 este pe riscul proprietarului încărcăturii. Din costul încărcăturii se scad sumele tuturor daunelor cauzate de pierdere sau de deteriorare a încărcăturii pînă la descărcarea acesteia sau în timpul descărcării.

(4) Costul de contribuție a navlului, care este pe riscul transportatorului, este egal cu navlul pierdut.

(5) La costul de contribuție al 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 consolidare a locurilor de încărcare se includ în contribuțiile avariei comune în egală măsură cu încărcătura.

**Articolul 151. Dispașa și dispașorii**

La cererea persoanelor interesate, avaria comună se constată și calculele de reglementare a acesteia se efectuează în dispașă de către experți speciali (dispașori), avînd cunoștințe și experiență în domeniul dreptului maritim și al transportului naval intern.

**Articolul 152. 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 încheierea 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 în scop de justificare a cerinței înaintate sau date privind valoarea patrimoniului, dispașorul are dreptul să întocmească dispașa în baza informației de care el dispune. În acest caz, dispașa poate fi contestată doar dacă aceasta este evident incorectă.

(2) La apariția întrebărilor în timpul de întocmire a dispașei, la soluționarea cărora sînt necesare cunoștințe speciale (în domeniul navigației, construcției navale, reparației navelor, estimării valorii navei și încărcăturii și în alte domenii), dispașorul are dreptul să împuternicească perfectarea concluziilor corespunzătoare expertului care este numit de acesta. Astfel de concluzii se evaluează de către dispașor concomitent cu alte probe.

(3) Materialele în baza cărora se întocmește dispașa trebuie să poarte un caracter deschis, iar dispașorul, la solicitarea persoanelor interesate, este obligat să elibereze, pe contul acestora, copii autentificate de pe aceste materiale.

#### **Articolul 153. Taxa pentru întocmirea dispașei**

Pentru întocmirea dispașei se percepe o taxă, care este inclusă în dispașă și se distribuie între toate persoanele interesate proporțional cotelor de participare a acestora la avaria comună.

#### **Articolul 154. Corectarea și contestarea dispașei**

(1) Erorile în calcule, depistate după înregistrarea dispașei 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 dispașă (addendum), care este partea componentă a acesteia.

(2) Persoanele între care se distribuie avaria comună pot contesta dispașa în instanța de judecată în termen de 6 luni de la data de primire a acesteia sau a addendumului, cu informarea obligatorie a dispașorului prin expedierea copiei de pe cererea de contestare.

(3) Dispașorul are dreptul să fie implicat în soluționarea litigiului privind dispașa în instanța de judecată și să dea lămuriri privind subiectul litigiului.

(4) Instanța de judecată care soluționează litigiul privind dispașa poate să lase dispașa în vigoare, să dispună introducerea de modificări în aceasta sau să o declare nulă și să oblige pe dispașor să întocmească altă dispașă, în conformitate cu hotărîrea instanței de judecată.

### **Articolul 155. Îndeplinirea dispașei**

În cazul în care dispașa nu a fost contestată în termenul prevăzut la art. 154 alin. (2) sau a fost contestată, dar lăsată în vigoare de instanța de judecată, încasarea în baza acesteia poate fi efectuată în conformitate cu legislația civilă.

## **Capitolul XVIII**

### **ACTE, REVENDICĂRI ȘI RECLAMAȚII**

#### **Articolul 156. Actele comerciale**

(1) Circumstanțele ce constituie temei pentru apariția răspunderii materiale a transportatorilor, remorcherilor, expeditorilor de încărcături, destinatarilor încărcăturilor, expeditorilor de obiecte remorcate, destinatarilor obiectelor remorcate, precum și a 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 de încărcături, destinatarului încărcăturilor, expeditorului de obiecte remorcate, destinatarului obiectelor remorcate și a recepționarului de bagaje. Forma actului comercial și a actelor de formă generală, precum și modul de perfectare a acestora se stabilesc prin regulile de transport al încărcăturilor și prin regulile de transport al pasagerilor și bagajelor.

(2) Actele comerciale se perfectează la eliberarea încărcăturilor, bagajului sau a obiectului remorcat pentru certificarea:

- a) necorespunderii datelor denumirii încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat, a greutateii 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 a obiectului remorcat fără documentele de transport, precum și depistării documentului de transport fără încărcătură, bagaj sau obiect remorcat;
- d) insuficienței materialului lemnos sau a tachelajului pe plutele deteriorate;
- e) returnării de către transportator a încărcăturii, bagajului sau a obiectelor remorcate sustrate.

Refuzul de a perfecta actul comercial sau perfectarea acestuia cu abateri de la normele stabilite pot fi atacate în modul stabilit de regulile de transport al încărcăturilor.



(3) Insuficiența sau deteriorările provocate încărcăturilor lichide transportate în vrac se autentifică printr-un document de transport în modul stabilit de regulile de transport al încărcăturilor.

(4) Actele comerciale nu se perfectează:

a) în caz de insuficiență a greutateii încărcăturii în limitele normelor de pierdere naturală, ale normelor de micșorare a umidității sau ale gradului de impuritate la transportarea încărcăturilor, ale normelor de deviere a indicațiilor utilajelor de măsurare a greutateii, diferenței dintre greutatea 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 ori într-un container cu dispozitivul de închidere și sigilare nedeteriorat sau care sînt însoțite de către reprezentanții expeditorului încărcăturii ori ai destinatarului încărcăturii.

(5) Actele de formă comună se perfectează în caz de atestare a circumstanțelor neprevăzute la alin. (2).

#### **Articolul 157. Modul de înaintare a pretențiilor transportatorului sau remorcherului**

(1) Pînă la înaintarea reclamațiilor în legătură cu transportul pasagerilor, bagajelor și al încărcăturilor către transportator sau a reclamațiilor înaintate către remorcher pentru remorcarea obiectului remorcat, este obligatorie înaintarea pretențiilor față de transportator sau remorcher.

(2) Pretențiile apărute în privința transportului de pasageri, bagaje, încărcături, a remorcării obiectelor destinate remorcării se depun la locul de situare a acestora.

(3) La pretențiile înaintate se anexează actele doveditoare, în original sau în copii autentificate în modul stabilit de legislația civilă, care confirmă dreptul reclamantului asupra revendicărilor. La revendicarea înaintată pentru pierderea, lipsa sau deteriorarea (stricăciunea) încărcăturilor, a bagajului sau cu privire la pierderea sau deteriorarea obiectului remorcat, se anexează un act confirmator al cantității și prețului încărcăturii expediate, al bagajului sau al 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 de la livrarea încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat;

b) rambursarea prejudiciilor pentru lipsa, deteriorarea încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat se efectuează din ziua de predare a încărcăturii, bagajului sau a obiectului remorcat;

c) nerespectarea termenelor de livrare a încărcăturilor sau a obiectului remorcat, de rambursare a surplusului navlului din ziua de eliberare a încărcăturii sau a obiectului remorcat;

d) reținerea expedierii sau sosirea cu întârziere a navei de pasageri, rambursările se fac din data apariției circumstanțelor care au condus la înaintarea revendicărilor;

e) rambursarea prejudiciilor pentru insuficiența încărcăturilor omogene, transportul cărora se efectuează în vrac și expedierea cărora are loc în conformitate cu contractul de organizare a transportului de încărcături, din data semnării actului de verificare a cantității de încărcătură primite spre transport și a cantității predate destinatarilor încărcăturilor.

### **Articolul 158. Dreptul de a înainta revendicări și reclamații**

Dreptul de a înainta revendicări și reclamații către transportator și remorcher îl au:

a) în caz de pierdere a încărcăturii sau a obiectului remorcat – expeditorul încărcăturii, destinatarul încărcăturii sau expeditorul și destinatarul obiectului remorcat, prin prezentarea de către aceștia a actului care confirmă primirea încărcăturii pentru transportare sau a obiectului remorcat ce urmează a fi remorcat, cu indicarea transportatorului sau a remorcherului, aceștia notificând despre nesosirea încărcăturii sau a obiectului remorcat;

b) în caz de lipsă sau deteriorare (stricăciune) a încărcăturii sau de deteriorare a obiectului remorcat – destinatarul încărcăturii sau destinatarul obiectului remorcat, la prezentarea conosamentului, a documentului comercial sau a documentului de transport pentru transportarea încărcăturii lichide în vrac, iar în caz de lipsă a documentului comercial – se prezintă actul de protest cu privire la refuzul perfectării actului comercial;

c) în caz de achitare a 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 caz de pierdere a bagajului – la prezentarea de către pasager a tichetului de bagaj;

e) în caz de lipsă sau deteriorare (stricăciune) a bagajului – la prezentarea actului comercial, perfectat de către transportator, cu privire la lipsa sau deteriorarea (stricăciunea) bagajului;

f) în caz de reținere a plecării sau de sosire a navei de pasageri – la prezentarea de către pasager a tichetului de călătorie;

g) în caz de nerespectare a termenelor de livrare a încărcăturilor și a obiectelor remorcate – destinatarul încărcăturii sau destinatarul obiectului remorcat, la prezentarea conosamentului.

#### **Articolul 159.** Termenele de examinare a revendicării

(1) Transportatorul sau remorcherul este obligat să examineze revendicarea înaintată și să îl informeze în scris pe solicitant, în termen ce nu depășește 30 de zile de la data primirii revendicării.

(2) În caz de soluționare parțială sau al refuzului de a examina revendicarea reclamantului, cu informarea transportatorului sau a remorcherului, trebuie să fie indicate temeiurile unor astfel de decizii, cu referire la actele normative respective. În acest caz, documentele prezentate la înaintarea revendicărilor îi sînt returnate reclamantului.

#### **Articolul 160.** Termenele de prescripție

(1) Reclamațiile față de transportator sau față de remorcher, apărute ca urmare a executării transportului de încărcături, al bagajului sau al remorcării obiectelor remorcate, pot fi înaintate în cazul refuzului total sau parțial din partea transportatorului sau a remorcherului de a satisface cerințele revendicărilor ori în cazul neprimirii răspunsului din partea transportatorului sau a remorcherului în cadrul termenului de prescripție de 30 de zile.

(2) Termenele de prescripție încep să curgă din momentul de producere a circumstanțelor în temeiul cărora are loc revendicarea.

(3) Termenele de prescripție se stabilesc:

a) la cererile față de transportator sau față de remorcher, ca urmare a revendicărilor apărute la transportarea încărcăturilor sau la remorcarea obiectelor remorcate – de un an;

b) la cererile față de transportator, ca urmare a revendicărilor apărute ca urmare a transportului de pasageri și al bagajelor acestora – de 3 ani.

(4) Revendicările transportatorului sau ale remorcherului înaintate pasagerilor, expeditorilor de încărcături, destinatarilor încărcăturilor sau expeditorilor obiectelor remorcate, destinatarilor obiectelor remorcate, altor persoane fizice și juridice, apărute ca urmare a transportului de încărcături, pasageri și de bagaje, a remorcării de obiecte remorcate pot fi înaintate în termen de un an de la producerea circumstanțelor care au dat temei pentru apariția 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 ȘI TRANZITORII**

#### **Articolul 161**

Guvernul, în termen de 3 luni de la data publicării prezentei legi:

- a) va aduce actele sale normative în concordanță cu prezenta lege;
- b) va adopta actele normative necesare pentru executarea prezentei legi;
- c) va întreprinde alte măsuri pentru asigurarea punerii în aplicare a prezentei legi, pentru studierea și aplicarea prevederilor acesteia de către subiecții de drept.

**PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI**

**IGOR CORMAN**

**Chișinău, 12 iulie 2013.**

**Nr. 176.**