



Republica Moldova

PARLAMENTUL

LEGE Nr. LP599/1999
din 30.09.1999

**pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii
Moldova**

Publicat : 11.01.2001 în MONITORUL OFICIAL Nr. 1-4 art. 02 Data intrării în vigoare

*Versiune în vigoare din 17.08.2018 în baza modificărilor prin
[LP140 din 27.07.18, MO309-320/478 din 17.08.2018](#)*

Întru executarea Legii nr.1194-XIII din 21 mai 1997 cu privire la transporturi,
Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art.1. - Se aprobă Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova,
expus în anexă, parte integrantă a prezentei legi.

Art.2. - Guvernul:

- în termen de 3 luni, va aduce actele legislative și alte acte normative în conformitate cu codul nominalizat;
- va lua măsuri pentru realizarea prevederilor din cod.

PREȘEDINTELE

PARLAMENTULUI Dumitru DIACOV

Chișinău, 30 septembrie 1999.

Nr. 599-XIV.

Anexă

**CODUL NAVIGAȚIEI MARITIME COMERCIALE
AL REPUBLICII MOLDOVA**

Secțiunea 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1 Noțiunea de navigație maritimă comercială

În sensul prezentului cod, navigație maritimă comercială înseamnă activitatea ce ține de folosirea navelor pentru:

- a) transport de mărfuri, pasageri, bagaje și poștă;
- b) pescuit;
- c) explorare și exploatare a zăcămintelor de minereuri de pe fundul mării;
- d) operațiuni de căutare, salvare, remorcaj, pilotaj;
- e) ridicare a bunurilor scufundate;
- f) lucrări hidrotehnice, tehnice, subacvatice și alte lucrări pe mare;
- g) lucrări de gospodărire a apelor mării;
- h) control sanitar, control de carantină, alt fel de control;
- i) protecție și păstrare a mediului marin;
- j) efectuare de cercetări științifice în mediul marin;
- k) activități de instruire;
- l) sport și agrement.

Articolul 2. Legislația privind navigația maritimă comercială

(1) Relațiile din domeniul navigației maritime comerciale sînt reglementate de prezentul cod și de alte acte normative ale Republicii Moldova, adoptate în conformitate cu el.

(2) Modul de solicitare, acordare, suspendare și retragere a actelor permissive instituite de prezentul cod pentru agenții economici autohtoni în domeniul navigației maritime comerciale este stabilit de Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător în partea în care nu este reglementat de prezentul cod. Fondurile colectate în urma emiterii acestor acte se varsă integral în bugetul autorității emitente.

Articolul 3. Sfera de aplicare a prezentului cod

(1) Prevederile prezentului cod se aplică:

a) navelor maritime - în timpul navigației lor pe drumurile maritime și pe căile de comunicație pe apă interioare, dacă legislația națională sau convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte nu prevăd altfel;

b) navelor de navigație interioară - în timpul mișcării lor pe drumuri maritime și pe căi de comunicație pe apă interioare pentru transportul de mărfuri, pasageri, bagaje și poștă, cu escală în porturi maritime.

(2) Prevederile prezentului cod, cu excepția cazurilor particulare prevăzute în el, nu se aplică navelor sub pavilionul marinei militare.

(3) Prevederile prezentului cod se aplică traficurilor maritime militare în cazuri neprevăzute de legislația specială care reglementează astfel de traficuri,

Articolul 4 Dreptul de navigație maritimă comercială

Pot desfășura navigație maritimă comercială persoanele juridice și fizice care au în posesiune, în folosință și/sau la dispoziție nave și care dețin, în cazurile stabilite de legislație, licențe, eliberate de autoritățile competente, pentru practicarea unei astfel de activități.

Articolul 5. Administrarea de stat în domeniul transportului naval

Administrarea de stat în domeniul transportului naval se efectuează de către organul central de specialitate prin intermediul Agenției Navale a Republicii Moldova (în continuare - Agenția Navală), în limitele competențelor acesteia. În procesul de activitate, Agenția Navală interacționează cu alte autorități ale administrației publice.

Articolul 6. Misiunea, funcțiile și atribuțiile principale ale organului central de specialitate în domeniul transportului naval

(1) Misiunea organului central de specialitate în domeniul transportului naval constă în elaborarea și promovarea politicii Guvernului în domeniul transportului naval.

(2) Funcțiile în domeniul transportului naval ale organului central de specialitate sînt elaborarea, asigurarea implementării, monitorizarea, evaluarea și raportarea asupra realizării politicii Guvernului pentru dezvoltarea durabilă a domeniului transportului naval în condițiile siguranței navigației, securității navelor și facilităților portuare, ale calității serviciilor prestate.

(3) În scopul realizării funcțiilor sale, organul central de specialitate are următoarele atribuții principale:

a) elaborează și propune Guvernului spre aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a transportului naval, precum și proiecte de acte normative pentru implementarea acestora;

b) înaintează Guvernului spre aprobare, la propunerea Agenției Navale, politica de siguranță și securitate a domeniului transportului naval, emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea tehnică a evenimentelor de transport naval, precum și privind desfășurarea activităților de căutare-salvare în cazul accidentelor și incidentelor navale produse pe căile navigabile interne sau în acvatoriul porturilor Republicii Moldova;

c) elaborează și propune Guvernului spre aprobare proiecte de acte normative, de asemenea emite ordine cu caracter normativ de punere în aplicare a prevederilor în domeniul transportului naval, protecției consumatorilor, protecției mediului și accesului la piața serviciilor în domeniul transportului naval;

d) înaintează Guvernului spre aprobare proiectele tratatelor internaționale în domeniul transportului naval, conform legislației privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;

e) reprezintă Republica Moldova în relațiile cu organismele internaționale din domeniul transportului naval și autoritățile similare străine pe problemele ce țin de elaborarea și promovarea politicii în domeniul transportului naval și/sau în domeniul desfășurării operațiunilor de căutare-salvare și investigație tehnică în cazul accidentelor și incidentelor navale;

f) emite acte normative departamentale în vederea asigurării desfășurării operațiunilor de căutare-

salvare și a investigației tehnice a accidentelor și incidentelor navale produse pe teritoriul Republicii Moldova, precum și în cazul participării la investigația accidentelor și incidentelor navale produse pe teritoriul altor state, în care sînt implicate navele înmatriculate în Republica Moldova;

g) la propunerea Agenției Navale, înaintează spre aprobare, în conformitate cu legislația privind administrația publică centrală de specialitate, mărimea taxelor pentru serviciile din domeniul transportului naval;

h) emite actele normative departamentale necesare privind protecția consumatorilor în domeniul transportului naval;

i) asigură supravegherea administrării patrimoniului statului transmis în gestiunea operativă a întreprinderilor al căror fondator este;

j) monitorizează activitatea Agenției Navale.”

Articolul 6¹. Misiunea, funcțiile și atribuțiile principale ale Agenției Navale

(1) Agenția Navală este o autoritate administrativă în subordinea organului central de specialitate în domeniul transportului naval.

(2) Misiunea Agenției Navale constă în implementarea politicilor în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu în vederea asigurării siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare.

(3) Funcțiile Agenției Navale sînt:

a) implementarea politicii de stat în domeniul transportului naval;

b) asigurarea executării obligațiilor și realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale în domeniu și urmărirea executării acestora, în special a cerințelor, standardelor și recomandărilor Organizației Maritime Internaționale;

c) asigurarea aplicării cadrului normativ prin activitatea de certificare, supraveghere continuă și control în domeniu, în conformitate cu legislația privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, precum și în conformitate cu Metodologia de planificare a controlului de stat în baza analizei criteriilor de risc, aprobată de Guvern.

(4) În vederea executării misiunii sale și a funcțiilor de bază, Agenția Navală exercită următoarele atribuții principale:

a) controlul statului-pavilion și statului-port;

b) supravegherea tehnică a navelor, monitorizarea procesului de clasificare și certificare a navelor de către societățile de clasificare recunoscute;

c) evidența, atestarea și brevetarea personalului navigant;

d) supravegherea navigației, controlul și dirijarea traficului de nave pe căile navigabile interne și în porturile Republicii Moldova;

e) supravegherea respectării actelor normative din domeniul siguranței și securității pe căile navigabile interne și în porturile Republicii Moldova;

f) supravegherea securității navelor și a facilităților portuare;

g) constatarea contravențiilor în domeniul transportului naval prevăzute la art.199, 199¹-199¹², 204, 207, 221¹ din Codul contravențional;

h) efectuarea expertizelor și a constatărilor navale;

i) înscrierea și evidența navelor și ambarcațiunilor sub pavilionul Republicii Moldova;

j) înscrierea navelor în registrul navelor, cu notificarea Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene;

k) coordonarea activităților de asistență, căutare și salvare în rada portuară și pe căile navigabile naționale, a acțiunilor în caz de sinistru și accident maritim;

l) notificarea operatorilor de nave, operatorilor portuari, agenților maritimi, societăților de clasificare, companiilor de plasare a personalului navigant în câmpul muncii, altor agenți economici care desfășoară activități în domeniul transportului naval;

m) protecția apelor navigabile naționale împotriva poluării de către nave;

n) asigurarea siguranței navigației maritime comerciale, ocrotirii vieții omenești pe mare, protecției și păstrării mediului marin;

- o) supravegherea exploatareii în siguranță a navelor înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova și implementării sistemelor de management al siguranței la bordul navelor;
- p) supravegherea securității construcțiilor hidrotehnice portuare și de navigație;
- q) respectarea obligațiilor ce revin statului conform acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte, în domeniul său de activitate;
- r) colaborarea cu organismele internaționale din domeniul transportului naval și cu autoritățile similare străine cu funcții de supraveghere, certificare și control, precum și cu cele cu funcții de elaborare a normelor de siguranță în domeniul transportului naval;
- s) participarea la elaborarea proiectelor de acte normative, regulamente, instrucțiuni și de alte norme obligatorii din domeniul transportului naval, înaintarea acestor proiecte sau propuneri organului central de specialitate pentru demararea procedurilor de aprobare;
- t) aprobarea, în limitele competențelor, a cerințelor tehnice și standardelor de certificare, a altor acte normative departamentale cu caracter tehnic conforme cu reglementările, standardele, practicile recomandate și procedurile elaborate de Organizația Internațională Maritimă și de alte organisme internaționale din domeniul transportului naval la care Republica Moldova este parte;
- u) emiterea, în limitele competențelor, a deciziilor cu caracter administrativ, a dispozițiilor, avizelor și directivelor operaționale și a celor ce țin de siguranța navigației și securității în port, aprobarea regulamentelor, instrucțiunilor, altor acte cu caracter tehnic care conțin standarde și proceduri executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul transportului naval;
- v) emiterea actelor administrative, a mijloacelor acceptabile de punere în conformitate și a materialelor de îndrumare, a căror implementare conferă prezumția de conformitate și care sînt executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul transportului naval;
- w) participarea la elaborarea proiectelor tratatelor internaționale, precum și a propunerilor de aderare a Republicii Moldova la tratatele internaționale în domeniul transportului naval, înaintarea acestora organului central de specialitate pentru promovare;
- x) încheierea acordurilor de colaborare, de schimb de experiență și informație de specialitate cu organismele internaționale din domeniul transportului naval și autoritățile similare străine în condițiile legislației privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova;
- y) încheierea acordurilor cu societățile de clasificare recunoscute de Guvern sau aflate în proces de recunoaștere, monitorizarea și supravegherea activității acestora în raport cu performanța, examinarea oportunității recunoașterii societăților de clasificare noi, de asemenea înaintarea de propuneri organului central de specialitate privind demararea procedurilor de retragere a recunoașterii acestora.

(5) Procedurile tehnice și administrative de certificare, autorizare și control în domeniul transportului naval se aprobă în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Articolul 6². Organizarea activității Agenției Navale

(1) Agenția Navală își exercită funcțiile și atribuțiile în baza Regulamentului de organizare și funcționare a Agenției Navale, aprobat de Guvern.

(2) Agenția Navală este condusă de un director, asistat de un director adjunct, **numiți în funcție publică și eliberați sau destituiți din funcție publică, în condițiile legii, de către ministru.**

(3) Directorul Agenției Navale este numit în funcție prin ordin al ministrului în urma unui concurs public, organizat de organul central de specialitate. Procedura de organizare și desfășurare a concursului se stabilește în Regulamentul de organizare și funcționare a Agenției Navale.

(4) Directorul adjunct este selectat în urma unui concurs public, desfășurat în conformitate cu Regulamentul de organizare și funcționare a Agenției Navale, și este numit în funcție prin ordin al ministrului, la propunerea directorului Agenției Navale.

(5) În cazul vacanței funcției de director sau de director adjunct al Agenției Navale, ministrul, în termen de cel mult o lună de la data anunțării rezultatelor finale ale concursului, numește un nou director sau director adjunct în conformitate cu procedura prevăzută la alin.(3) și (4).

(6) În cazul vacanței funcției de director al Agenției Navale, ministrul numește directorul adjunct în funcția de director interimar pe perioada vacanței funcției. În cazul vacanței funcției de director

adjunct, directorul Agenției Navale numește unul dintre angajații Agenției Navale, care posedă studiile și experiența necesară, în funcția de director adjunct interimar pe perioada vacanței funcției.

(7) Candidat la funcția de director al Agenției Navale poate fi persoana care corespunde următoarelor cerințe generale:

a) este cetățean al Republicii Moldova;

b) are studii universitare în domeniul transportului maritim comercial, economic, juridic sau tehnic. Studiile în domeniul transportului maritim comercial sînt considerate prioritare;

c) are o experiență de muncă de cel puțin 5 ani în domeniul transportului naval sau în domenii conexe, dintre care 3 ani în funcție de conducere;

d) posedă limba de stat.

(8) Candidat la funcția de director adjunct al Agenției Navale poate fi persoana care corespunde următoarelor cerințe generale:

a) este cetățean al Republicii Moldova;

b) are studii universitare în domeniul transportului naval, economic, juridic sau tehnic;

c) are o experiență de muncă de cel puțin 3 ani în domeniul transportului naval sau în domenii conexe, dintre care 1 an în funcție de conducere;

d) posedă limba de stat.

(9) Directorul și directorul adjunct al Agenției Navale sînt eliberați din funcție de către ministru în următoarele cazuri:

a) pierderea cetățeniei Republicii Moldova;

b) depunerea cererii de demisionare;

c) imposibilitatea exercitării funcției pe o perioadă mai mare de 4 luni consecutive, inclusiv pe motiv de boală;

d) condamnare prin hotărîre definitivă a instanței de judecată pentru săvîrșire de infracțiuni;

e) alegerea sau numirea în altă funcție de demnitate publică;

f) neexecutarea sau executarea necorespunzătoare, în mod sistematic, a atribuțiilor specifice funcției.

(10) În cadrul Agenției Navale activează funcționari publici, în condițiile Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public, și alte categorii de personal, a căror activitate este reglementată de cadrul normativ în domeniul muncii.

(11) Asigurarea activității Agenției Navale se efectuează prin încasarea plăților pentru înregistrarea navelor, supravegherea și controlul stării tehnice a navelor comerciale, pilotarea navelor, dirijarea navelor în port, perfectarea intrării/ieșirii navelor în/din port.

(12) Bugetul Agenției Navale se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014.

(13) Anual, pînă la data de 31 martie, Agenția Navală prezintă spre examinare Guvernului și organului central de specialitate raportul financiar. Evidența contabilă se efectuează în conformitate cu cerințele standardelor naționale de contabilitate. Executarea anuală a bugetului se verifică printr-un audit independent, al cărui raport este transmis Guvernului și organului central de specialitate spre informare pînă la data de 1 mai.

(14) Agenția Navală remite semestrial Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene extrase din registrul navelor privind navele maritime comerciale și cele fluviale radiate și înregistrate în acesta.

Articolul 6³. Tarifele și taxele pentru serviciile Agenției Navale

(1) Agenția Navală percepe de la proprietarii/armatorii/operatorii de nave înregistrate în registrul navelor și catalogul naval, inclusiv de la navele care intră/ies în/din porturile Republicii Moldova, tarife și taxe pentru serviciile prestate.

(2) Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate de Agenția Navală, nomenclatorul serviciilor și quantumul tarifelor la serviciile prestate de către aceasta se aprobă de Guvern.
modificat/exclus prin LP140 din 27.07.18,MO309-320/478 din 17.08.2018

Articolul 7. Supravegherea asupra stării tehnice a navelor

1) Supravegherea asupra stării tehnice a navelor și clasificarea lor se efectuează de către

societățile de clasificare, împuternicite în modul stabilit de Guvernul Republicii Moldova.

(2) Societățile de clasificare exercită supravegherea asupra stării tehnice:

a) a navelor de pasageri, tancurilor, navelor transportatoare de marfă periculoasă, remorcherelor;

b) a navelor cu autopropulsie neindicate la lit.a) cu puterea motoarelor principale de 55 kW și mai mult;

c) a navelor neindicate la lit. a) și b), cu tonajul brut de 80 unități și mai mult.

(3) Supravegherea asupra stării tehnice a navelor care nu intră în sfera de competență a societăților de clasificare se efectuează în modul stabilit de Guvernul Republicii Moldova .

(4) Supravegherea asupra respectării pe nave a convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte, inclusiv a exigențelor privind starea tehnică a navelor, se efectuează de către organizațiile recunoscute de Guvernul Republicii Moldova.

Articolul 8. Atribuirea de terenuri și de spații acvatice

(1) Atribuirea de terenuri și de spații acvatice, executarea oricărei lucrări în zona drumurilor maritime și în zona de funcționare a instalațiilor de navigație trebuie să fie coordonate cu Agenția Navală.

(2) Persoanele juridice și fizice care încalcă dispozițiile alin.(1) sînt obligate, la cererea Agenției Navale, să demoleze, să transleze sau să modifice, în termenul stabilit și pe cont propriu, construcțiile care sunt obstacole pentru navigație și pentru funcționarea instalațiilor de navigație.

Articolul 9. Reglementarea juridică a navigației maritime comerciale

(1) Organul central de specialitate elaborează, în conformitate cu prezentul cod, cu alte acte normative și cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, și aprobă, în limitele competenței sale, acte normative privind navigația maritimă comercială, executorii pentru toate persoanele juridice și fizice implicate în traficul maritim.

(2) Actele normative speciale de exploatare a navelor de pescuit se elaborează și se aprobă

de autoritatea de resort.

Articolul 10. Aplicarea dreptului în cazul cînd nava cauzează daune

În cazul cînd nava cauzează daune ce nu cad sub incidența art. 302 și 320, reparația lor se face în conformitate cu legislația statului în al cărui teritoriu s-a produs evenimentul sau a apărut circumstanța ce servește drept temei pentru revendicarea reparației daunei, iar dacă evenimentul sau circumstanța a avut loc în largul mării, reparația se face în conformitate cu legislația statului al cărui pavilion îl poartă nava .

Articolul 11. Aplicarea legislației străine

Includerea în contractele prevăzute de prezentul cod de clauze privind aplicarea legislației străine și a uzanțelor navigației maritime comerciale se admite în cazul în care părțile sînt în drept să deroge de la dispozițiile prezentului cod.

Articolul 12 Prioritatea dreptului internațional

Dacă prevederile prezentului cod diferă de cele ale acordurilor, tratatelor și convențiilor

internaționale la care Republica Moldova este parte, se aplică prevederile acordurilor, tratatelor și convențiilor internaționale.

Articolul 13. Soluționarea litigiilor patrimoniale

(1) Litigiile patrimoniale ce apar în relațiile contractuale și în alte raporturi civile și de drept în domeniul navigației maritime comerciale se soluționează de instanțele judecătorești ale Republicii Moldova .

(2) Litigiile patrimoniale în domeniul navigației maritime comerciale în care sînt implicate persoane juridice și fizice străine pot fi remise spre soluționare, cu acordul părților, instanței judecătorești din o altă țară.

Articolul 14. Unitatea de calcul

(1) Unitatea de calcul menționată la art.183 196, 313, 324 și 354 reprezintă unitatea drepturilor speciale de tragere în accepția Fondului Monetar Internațional.

(2) Sumele indicate la art.183 și 196 se recalculează la cursul oficial al leului moldovenesc

valabil la data emiterii hotărîrii judecătorești sau la data convenită de către părți.

(3) Sumele indicate la art.313, 324 și 354 se recalculează la cursul oficial al leului moldovenesc valabil la data înființării fondului limitativ, iar dacă nu se creează fond limitativ, la data efectuării plății.

Articolul 15. Tarife

Tarifele pentru transportul maritim de mărfuri, pasageri, bagaje și poștă, precum și regulile de aplicare a tarifelor se aprobă în modul stabilit de Guvern.

Articolul 16. Normele de coliziune

(1) Dispozițiile prezentului cod se aplică după cum urmează:

a) din secțiunea II "Nava" (cu excepția art.44) și din secțiunea III "Echipajul navei" - navelor înmatriculate în Republica Moldova;

b) din secțiunea IV "Portul maritim" - porturilor maritime comerciale din Republica Moldova;

din secțiunea IV:

- capitolul 3 "Serviciul de pilotaj" - raporturilor apărute în legătură cu pilotajul navelor de către piloți maritimi din Republica Moldova pe drumul de acces în portul acesteia, în acvatoriul lui; - capitolul 6 "Bunurile scufundate" - raporturilor apărute în legătură cu bunurile scufundate în apele interioare ale Republicii Moldova;

c) din secțiunea IX "Sinistrele și accidentele maritime extraordinare" capitolul 7 "Protestul de mare" - în cazul în care protestul de mare este depus notarului sau unui alt funcționar abilitat prin lege cu instrumentarea actelor notariale;

d) din secțiunea X "Limitarea răspunderii armatorului":

- capitolul 1 "Limitele răspunderii armatorului" - armatorilor ale căror nave poartă pavilionul Republicii. Moldova.

Limitele răspunderii armatorului și a operatorului de navă atomică sub pavilion străin sînt stabilite de legislația statului aceluia pavilion. Dacă limitele sînt mai mici decît cele stipulate în prezentul cod, se aplică dispozițiile acestuia din urmă atunci cînd diferendul privind gradul de răspundere se soluționează în instanțele judecătorești ale Republicii Moldova;

- capitolul 2 "Revendicările privilegiate" - atunci cînd litigiul se soluționează de instanțele judecătorești ale Republicii Moldova;

e) din secțiunea XI " Pretenții și acțiuni" - cînd raporturile cad sub incidența prezentului cod.

(2) Raporturile care nasc din contractul de transport maritim de mărfuri, din contractul de navlosire (navlosire pe timp; închiriere a navei nude), din contractele: de leasing, de remorcaj, de asigurare maritimă, de gaj maritim sînt reglementate de legea prevăzută în acordul părților, iar raporturile ce apar în traficul maritim de pasageri și în croaziere - și de normele indicate în biletul de călătorie.

(3) Dacă între părți nu există o înțelegere relativă la dreptul aplicabil, raporturile lor sînt reglementate de legea statului în care s-a constituit, își are reședința și își desfășoară activitatea de bază partea ce reprezintă:

a) transportatorul - conform contractului de transport maritim de mărfuri sau contractului de croazieră;

b) armatorul - conform contractului de navlosire pe timp sau contractului de

închiriere a navei nude;

- c) locatorul - conform contractului de leasing;
- d) armatorul de remorcher - conform contractului de remorcaj;
- e) asiguratorul - conform contractului de asigurare maritimă;
- f) debitorul gajist - conform contractului de gaj maritim.

SECȚIUNEA II

NAVA

Capitolul 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 17. Noțiunea de navă

(1) În sensul prezentului cod, navă înseamnă orice construcție plutitoare cu/sau fără propulsie (cu excepția platformelor plutitoare și sistemelor de colectare a informației oceanice), utilizată în navigația maritimă comercială în conformitate cu art. 1.

(2) Dispozițiile prezentului cod se aplică și navelor noi din momentul lansării lor la apă, după construcție .

Articolul 18. Noțiunea de navă de pescuit

(1) În sensul prezentului cod, navă de pescuit înseamnă orice navă comercială utilizată pentru pescuit.

(2) Echipamentele de pescuit sînt componentele indispensabile ale navei de pescuit.

Articolul 19 Noțiunea de navă atomică

În sensul prezentului cod, navă atomică înseamnă orice navă comercială dotată cu instalații energetice nucleare autonome.

Articolul 20. Tipurile de proprietate asupra navei

(1) Referitor la nave, în Republica Moldova sînt în vigoare toate tipurile de proprietate, cu derogările prevăzute de legislația națională.

(2) Nava atomică poate fi numai proprietate de stat.

Articolul 21 Apariția dreptului de proprietate asupra navei

(1) Dreptul de proprietate asupra navei sau asupra unei părți din ea apare în momentul înscrierii ei în registrul de stat al navelor al Republicii Moldova sau în catalogul naval al Republicii Moldova (denumite în continuare registru al navelor și catalog naval).

(2) Dreptul de proprietate asupra navei în construcție apare în momentul înscrierii ei în registrul navelor în construcție.

Articolul 22 Noțiunile de proprietar de navă și de armator

(1) În sensul prezentului cod, proprietar de navă este subiectul dreptului de proprietate sau persoana care își exercită dreptul de proprietate asupra navei în conformitate cu legislația privind

proprietatea.

(2) În sensul prezentului cod, armator este persoana juridică sau fizică ce exploatează o navă, indiferent de faptul dacă este proprietarul ei sau o exploatează în alt temei legal.

Articolul 23 Imunitatea de jurisdicție a navelor proprietate de stat a Republicii Moldova

Navele proprietate de stat a Republicii Moldova nu pot fi sechestrate sau urmărite fără consimțământul Guvernului ei în cazul în care acestea sînt exploatate exclusiv în serviciu necomercial de stat.

Articolul 24 Dreptul de proprietate și alte drepturi reale asupra navei

(1) Dreptul de proprietate și alte drepturi reale asupra navei, precum și apariția, modificarea și încetarea acestor drepturi sînt stabilite în legislația statului al cărui pavilion îl poartă nava.

(2) Drepturile asupra navei în construcție sînt stabilite în legislația statului care a acceptat să construiască sau în care se construiește nava, dacă contractul de construcție a navei nu prevede altfel.

Articolul 25 Drepturile proprietarului de navă

(1) Proprietarul de navă este în drept să întreprindă în raport cu nava sau orice acțiune care nu contravine legislației, inclusiv să transmită unei alte persoane dreptul său de posesiune, folosință și dispoziție asupra navei, să o dea în administrare, sau să o vîndă sau să dispună de ea în alt mod.

(2) Vânzarea către un alt stat ori către o persoană juridică sau fizică străină a unei nave proprietate de stat se permite în modul prevăzut de legislația Republicii Moldova.

Articolul 26. Identificarea navei

(1) Nava trebuie să poarte un nume, atribuit de proprietar.

(2) Nava dotată cu aparatură de comunicație are indicativ de apel, iar în funcție de înzestrarea ei tehnică posedă număr de identificare al stației de comunicație prin satelit și/sau număr de apel selectiv al stației radio de transmisie.

(3) Modul de atribuire către navă a unui nume, indicativ de apel, număr de identificare al stației de comunicație prin satelit și număr de apel selectiv al stației radio de transmisie este stabilit de Agenția Navală.

Articolul 27 Acordarea permisului de navigație

Se acordă permis de navigație doar după ce se stabilește că nava satisface exigențele de siguranță a navigației maritime, de ocrotire a vieții omenești pe mare și de protecție a mediului înconjurător, prevăzute de legislația națională și de convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

Articolul 28. Exigențele față de nava de navigație interioară care iese în mare

Exigențele pe care trebuie să le satisfacă nava de navigație interioară a Republicii Moldova care iese în mare, precum și limitele zonale de navigație maritimă pentru această navă le stabilește autoritatea centrală de specialitate.

Articolul 29 Intrarea navei atomice în apele interioare ale Republicii Moldova

Nava atomică poate intra în apele interioare ale Republicii Moldova doar cu permisiunea Guvernului acesteia.

Capitolul 2

DREPTUL LA PAVILIONUL REPUBLICII

MOLDOVA ÎNREGISTRAREA NAVELOR

Articolul 30. Dreptul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova

Dreptul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova se acordă navelor care sînt înscrise

în registrul navelor și care:

- a) se află în proprietatea persoanelor fizice și juridice ale Republicii Moldova;
- b) se află în proprietatea persoanelor fizice și juridice din străinătate;
- c) sînt exploatate în baza contractului de închiriere a navei nude sau contractului de leasing.

Articolul 31. Apariția dreptului de navigație sub pavilionul Republicii Moldova

(1) Dreptul navei de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova apare în momentul înscrierii în registrul navelor sau în catalogul naval.

(3) Răspunderea pentru încălcarea actelor legislative care reglementează navigația internațională o poartă, conform legislației în vigoare, armatorii, proprietarii de nave și navlositorii

care și-au înscris navele în registrul nave lor.

(4) Nava cumpărată sau construită în alt stat primește dreptul de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova în momentul introducerii înscrierilor corespunzătoare în registrul navelor sau în catalogul naval și al eliberării de către Agenția Navală a certificatelor provizorii care atestă acest drept. Certificatele menționate sînt valabile pînă la finalizarea procedurii de înregistrare permanentă a navei și eliberarea certificatelor ce atestă înregistrarea permanentă, dar cel mult 6 luni.

(5) Nava căreia i s-a acordat dreptul de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova primește naționalitatea acestui stat, fiind obligată să navigheze numai sub pavilionul lui.

(6) Arborarea pavilionului Republicii Moldova fără un astfel de drept atrage răspunderea stabilită de lege.

Articolul 32. Înregistrarea de stat a navelor

(1) Navele Republicii Moldova a căror stare tehnică este supravegheată de societățile de clasificare în conformitate cu art.7 sînt înscrise în registrul navelor.

(2) Navele Republicii Moldova care nu sînt pasibile de înscriere în registrul navelor se înscriu în catalogul naval.

(3) La cererea navlositorului, în cazul închirierii navei nude, aceasta poate fi înscrisă provizoriu (cel mult pe termenul de valabilitate al contractului de închiriere a navei nude) în registrul navelor sau în catalogul naval dacă în momentul închirierii:

a) nu este înscrisă în registrul navelor unui alt stat; sau

b) este înscrisă în registrul navelor unui alt stat, însă dreptul de a arboră pavilionul aceluia stat a fost retras, fapt ce se confirmă de către armator prin certificat.

(4) Modul de ținere a registrului navelor și a catalogului naval se stabilește de Agenția Navală.

Articolul 33. Condițiile înregistrării

(1) Nava trebuie înscrisă în registrul navelor sau în catalogul naval numai al unui singur port maritim al Republicii Moldova.

(2) La latitudinea proprietarului de navă, portul de înregistrare poate fi schimbat, respectîndu-se exigențele de la alin.(1).

(3) Se interzice înscrierea în registrul navelor a navelor aflate în proprietate sau operate de persoane fizice sau juridice asupra cărora sînt aplicate măsuri restrictive din partea Organizației Națiunilor Unite.

completat prin LP140 din 27.07.18, MO309-320/478 din 17.08.2018

Articolul 34. Certificatul de naționalitate, actul de navigație

(1) Înscrisura navei în registrul navelor este atestată de certificatul de naționalitate, prin care se confirmă dreptul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova, iar înscrierea în catalogul naval - de actul de navigație.

(2) Pentru înscrierea navei în registrul navelor sau în catalogul naval și pentru orice modificare ulterioară a înscrisurilor din ele se încasează taxă.

Articolul 35. Radierea navei

(1) Nava este radiată din registrul navelor sau din catalogul naval dacă:

- a) nu mai poate fi exploatată și reparată;
- b) a pierdut dreptul de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova;
- c) a naufragiat sau a dispărut fără veste.
- d) a comis o încălcare a regimului juridic al porturilor maritime internaționale închise pentru navigația internațională, a prevederilor tratatelor internaționale, a rezoluțiilor internaționale și a măsurilor restrictive internaționale la care s-a aliniat Republica Moldova.

(2) Republica Moldova nu recunoaște înscrierea unei nave a ei în registrul navelor unui alt stat dacă nava nu a fost radiată, în modul stabilit, din registrul navelor sau din catalogul naval.

(3) Nava înscrisă în registrul navelor unui stat străin poate fi trecută în registrul navelor sau în catalogul naval după radierea ei din registrul navelor statului străin și certificarea radierii.

Articolul 36. Pierderea temporară a dreptului de navigație sub pavilionul Republicii Moldova

În cazul în care proprietarul dă nava, prin contract de închiriere a navei nude, unei persoane juridice sau fizice din alt stat, nava pierde temporar dreptul de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova dacă:

- a) legislația aceluia alt stat nu interzice schimbarea pavilionului;
- b) proprietarul consimte ca nava să treacă temporar sub pavilionul aceluia alt stat;
- c) creditorul gajist acceptă ca nava grevată cu gaj maritim înregistrat să treacă temporar sub pavilionul aceluia alt stat.

Articolul 37. Informarea despre schimbarea datelor din registrul navelor sau din catalogul naval

Proprietarul sau armatorul, în cazul contractului de închiriere a navei nude, trebuie să notifice, în termen de două săptămâni, organului de înregistrare a navei orice schimbare a datelor despre ea, înscrise în registrul navelor sau în catalogul naval.

Articolul 38. Răspunderea pentru încălcarea regulilor de înregistrare a navei

Eschivarea de la înregistrarea navei sau înregistrarea ei frauduloasă ori încălcarea art.37 atrage răspunderea stabilită de lege.

Capitolul 3

ACTELE DE BORD

Articolul 39. Principalele acte de bord

(1) Nava trebuie să dețină următoarele acte de bord:

- a) certificatul de naționalitate;
- b) certificatul de proprietate asupra navei;
- c) certificatul de bună stare de navigabilitate;
- d) certificatul de clasă;
- e) certificatul de tonaj (pentru navele a căror stare tehnică este supravegheată de societățile de clasificare);
- f) certificatul de bord liber (înălțimea minimă de bord liber);
- g) certificatul echipajului minim;
- h) rolul de echipaj;
- i) lista de pasageri aflați la bord;
- j) certificatul de pasageri, dacă nava transportă mai mult de 12 pasageri;
- k) jurnalul de bord;
- l) jurnalul de mașini;
- m) jurnalul sanitar;
- n) patenta de sănătate;
- o) autorizația stațiilor de radiocomunicații ale navei, jurnalul radio-telegrafic (dacă nava are stație radio);
- p) jurnalul operațiunilor de prevenire a poluării mării.

(2) Rolul de echipaj, lista de pasageri aflați la bord, jurnalul de bord, jurnalul de mașini, jurnalul sanitar și jurnalul radiotelegrafic se țin conform tipizatelor și regulilor stabilite de Agenția Navală. Tipizatele și regulile de ținere a actelor nominalizate se coordonează, după caz, cu organele interesate.

(3) Navele înscrise în catalogul naval trebuie să dețină act de navigație în locul actelor prevăzute la alin.(1) lit.a) și b).

(4) Nava care se deplasează în apele teritoriale ale unui alt stat trebuie să dețină actele prevăzute de convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

Articolul 40. Actele navei de pescuit

Nava de pescuit trebuie să dețină, în afară de actele prevăzute la art.39, certificat internațional de siguranță pentru nava de pescuit. Această regulă nu se aplică navelor exploatare pentru:

- a) prelucrarea și transportul de pește și de alte produse biologice ale mării;
- b) investigații și instruire;
- c) sport și agrement.

Articolul 41. Excepții privind actele de bord

(1) Nava aflată în serviciu de stat special, precum și nava sportivă pot să nu dețină certificat de tonaj. Capacitatea navei aflate în serviciu de stat special poate fi stabilită printr-o modalitate simplificată, eliberându-i-se certificatul respectiv.

(2) Cu autorizația societăților de clasificare, unele categorii de nave se pot dispensa de certificatul de tonaj sau de certificatul de bord liber.

(3) Nava care se deplasează în ape portuare sau în ape costiere poate să nu dețină jurnal de mașini și jurnal sanitar dacă organul de supraveghere a siguranței navigației nu prevede altfel.

Articolul 42. Emiterea actelor de bord

(1) Certificatul de naționalitate și certificatul de proprietate asupra navei le eliberează căpitanul portului unde nava este înscrisă în registrul navelor. Actul de navigație este eliberat de organul care înscrie nava în catalogul naval.

(2) Certificatul de bună stare de navigabilitate, certificatul de tonaj, certificatul de bord liber, certificatul de pasageri, alte acte de bord, prevăzute de convențiile internaționale privind siguranța navigației maritime la care Republica Moldova este parte, sînt eliberate de societățile de clasificare.

(3) Autorizația stațiilor de radiocomunicații ale navei este eliberată de Serviciul Național de Management al Frecvențelor Radio și Securității Cibernetice.

(4) Modul de percepere a taxei pentru eliberarea actelor de bord prevăzute la art.39 și 40 este stabilit de Guvern.

Articolul 42¹. Procedura de autorizare a stațiilor de radiocomunicații ale navelor maritime și fluviale

(1) Pentru obținerea autorizației pentru stațiile de radiocomunicații ale navelor maritime și fluviale, solicitantul depune la Serviciul Național de Management al Frecvențelor Radio și Securității Cibernetice, personal sau prin intermediul unui reprezentant, pe suport de hârtie, în format electronic sau prin intermediul ghișeului unic electronic de solicitare a actelor permise, o cerere la care anexează:

- a) copia de pe ancheta registrului navelor;
- b) copia de pe certificatul de proprietate asupra navei;
- c) copia de pe certificatul de navigație sub pavilionul Republicii Moldova;
- d) procura, după caz;
- e) datele de identificare ale solicitantului.

(2) Pentru eliberarea autorizației pentru stațiile de radiocomunicații ale navelor maritime și fluviale, Serviciul Național de Management al Frecvențelor Radio și Securității Cibernetice selectează, calculează și planifică frecvențele radio pentru utilizarea stațiilor de navă, eliberează semnalul de apel (Call Sing), indicativul stației (MMSI), codul ATIS și expediază, pentru înregistrarea la Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor, informația despre echipamentul de radiocomunicații aflat la bordul navei.

(3) Autorizația stațiilor de radiocomunicații ale navei se eliberează gratis în termen de 3 zile lucrătoare, începând cu ziua înregistrării cererii de solicitare.

(4) Termenul de valabilitate a autorizației stațiilor de radiocomunicații ale navei coincide cu termenul de valabilitate a certificatului de navigație sub pavilionul Republicii Moldova.

Articolul 43. Autenticitatea actelor de bord

Actele indicate la art.39 trebuie să se păstreze la bord în original, cu excepția certificatului de proprietate asupra navei și a actului de navigație, care se pot păstra în copii, legalizate notarial.

Articolul 44. Recunoașterea actelor de bord ale navelor străine

(1) Recunoașterea certificatului de bună stare de navigabilitate, certificatului de tonaj, certificatului de bord liber, certificatului de pasageri, licenței pentru exploatarea stației radio de transmisie ale unei nave străine care intră în portul Republicii Moldova se efectuează în modul stabilit de convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

(2) Navele străine care nu au la bord actele prevăzute la alin.(1) sînt supuse, la intrare în portul Republicii Moldova, ca și navele sub pavilionul Republicii Moldova, unui examen obligatoriu.

(3) La intrare în portul Republicii Moldova, navele străine, ca și navele sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de faptul dacă au la bord actele de rigoare, pot fi supuse, atunci cînd există îndoieli că ele ar corespunde exigențelor de siguranță a navigației, unui examen tehnic.

Capitolul 4

SECHESTRAREA NAVEI

Articolul 45. Mandatul de sechestr

(1) În sensul prezentului cod, sechestrarea navei înseamnă reținerea ei sau restricția

de navigație operată în timpul aflării navei în portul maritim al Republicii Moldova pentru garantarea reclamației specificate la art.46. Sechestrarea navei nu prevede aplicarea de măsuri pentru executarea hotărârii judecătorești irevocabile.

(2) Nava poate fi sechestrată numai în temeiul unei reclamații.

(3) Sechestrarea și scoaterea de sub sechestru a navei se fac în temeiul unei hotărâri a instanței judecătorești din Republica Moldova.

(4) Dreptul instanței judecătorești de a sancționa sechestrarea navei în temeiul alin.(3) nu aduce atingere dreptului directorului de port maritim și nici al căpitanului de port maritim de a reține nava în modul stabilit la art.84-86 și 95.

Articolul 46. Reclamația

Reclamație înseamnă orice revendicare privind dreptul de proprietate și alte drepturi reale asupra navei, făcută în legătură cu:

a) cauzarea de daune prin pierderea sau deteriorarea (avarierea) de bunuri în timpul exploatării navei;

b) pierderea de vieți omenești sau lezarea sănătății oamenilor pe mare și pe uscat condiționate direct de exploatarea navei;

c) retribuirea operațiunilor de salvare sau orice contract de salvare;

d) acordarea de compensații și de alte drepturi bănești cuvenite pentru înlăturarea pericolului sau pentru încercarea de a fi evitată producerea de daune, pentru luarea de măsuri preventive;

e) ranfluarea, îndepărtarea sau nimicirea navei sfărâmate ori a mărfurilor de la bordul ei, cheltuielile aferente;

f) orice contract de exploatare sau de închiriere a navei;

g) orice contract de transport de pasageri sau de mărfuri;

h) pierderea sau deteriorarea de mărfuri și bagaje în timpul transportului sau în consecința lui;

i) avaria comună;

j) pilotajul;

k) remorcajul;

l) furnizarea de produse alimentare, de materiale și de combustibili, de utilaj și containere pentru exploatarea și întreținerea navei;

m) construcția, reparația, reconstrucția sau reutilizarea navei;

n) taxele portuare, taxele de canal, taxele de alte ape navigabile;

o) salariul, alte drepturi bănești, cuvenite comandantului, altor membri de echipaj pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu la bordul navei, cu cheltuielile de repatriere și contribuțiile de asigurări, achitate în numele lor;

p) cheltuielile navei în portul de escală (cheltuieli disbursements);

q) prima de asigurare, inclusiv contribuțiile de asigurări mutuale, achitate de proprietarul navei sau de navlositor potrivit contractului de închiriere a navei nude;

r) orice comision, remunerație a curtierilor sau agenților, efectuate de proprietarul navei sau de navlositor potrivit contractului de închiriere a navei nude;

s) orice litigiu privind dreptul de proprietate sau de posesiune asupra navei;

t) orice litigiu, între doi sau câțiva proprietari ai navei, născut din modul exploatării acesteia și al distribuirii profitului;

u) gajul maritim (ipoteka maritimă);

v) orice litigiu născut din contractul de vânzare-cumpărare a navei.

Articolul 47. Temeiurile sechestrării navei

(1) Nava care a dat naștere unei reclamații poate fi sechestrată numai dacă reclamația:

a) face parte din categoria revendicărilor privilegiate expuse la art.360 lit.a), c), d), e) ori g);

b) se întemeiază pe gajul maritim înregistrat (ipoteka maritimă înregistrată);

c) vizează dreptul de proprietate sau de posesiune asupra navei;

d) nu cade sub incidența lit.a), b) și c) din prezentul articol, dar

- persoana care deține nava cu titlu de proprietate în momentul nașterii reclamației poartă răspundere pentru această reclamație și rămîne proprietarul navei la instituirea sechestrului asupra ei;

- navlositorul, în baza contractului de închiriere a navei nude, poartă răspundere pentru această reclamație, iar la instituirea sechestrului asupra navei rămîne navlositor sau devine proprietarul navei.

(2) Orice altă navă (sau alte nave) poate fi sechestrată (pot fi sechestrate) dacă, la instituirea sechestrului asupra ei (lor), se află în proprietatea persoanei care poartă răspundere în temeiul reclamației și care, în momentul nașterii reclamației, este:

a) proprietarul navei care a dat naștere reclamației; sau

b) navlositorul unei astfel de nave conform contractului de închiriere a navei nude, contractului de navlosire pe timp sau contractului de navlosire pentru un singur transport.

(3) Regula stabilită la alin.(2) nu se aplică în cazul revendicării dreptului de proprietate sau de posesiune asupra navei.

Articolul 48. Scoaterea navei de sub sechestru

(1) Nava este scoasă de sub sechestru în temeiul unei hotărâri judecătorești, cu condiția depunerii unei garanții suficiente de o formă acceptabilă.

(2) Dacă părțile nu au convenit, forma și cuantumul garanției sînt stabilite de instanța judecătorească. Cuantumul garanției nu trebuie să depășească valoarea navei.

(3) Cererea de scoatere a navei de sub sechestru în schimbul depunerii unei garanții nu înseamnă recunoașterea culpabilității, renunțarea la mijloacele de apărare sau la dreptul de limitare a răspunderii.

(4) Persoana care a depus garanție în conformitate cu alin.(1) poate adresa oricînd instanței judecătorești o cerere de reducere, de anulare a garanției sau de modificare a formei ei.

Articolul 49. Sechestrul reiterat

(1) În cazul în care nava este scoasă de sub sechestru ori, pentru evitarea sechestrării ei, s-a depus garanție, ea poate fi sechestrată din nou sau sechestrată în temeiul aceleiași reclamații dacă:

a) garanția depusă nu este suficientă, cu condiția că valoarea garanției revendicate nu va depăși valoarea navei;

b) persoana care a depus garanție nu poate îndeplini, integral sau parțial, obligațiile;

c) nava a fost scoasă de sub sechestru sau garanția depusă a fost retrasă:

- la cererea sau cu consimțămîntul reclamantului, dacă există temeiuri în acest sens;

- deoarece reclamantul nu a putut evita, prin acțiuni rezonabile, scoaterea navei de sub sechestru.

(2) În cazul în care nava este scoasă de sub sechestru ori, pentru evitarea sechestrării ei, s-a depus garanție, orice altă navă poate fi sechestrată în temeiul aceleiași reclamații:

a) dacă garanția depusă pentru aceeași reclamație nu este suficientă;

b) în cazurile specificate la alin.(1) lit.b) și c).

(3) Sub incidența prezentului articol nu cade nava scoasă în mod fraudulos de sub sechestru.

Articolul 50. Apărarea intereselor proprietarului sau navlositorului de navă sechestrată

(1) Persoana la a cărei revendicare a fost sechestrată nava poartă răspundere pentru daunele cauzate proprietarului de navă sau navlositorului din contractul de închiriere a navei nude prin sechestrarea neîntemeiată a navei sau prin depunerea unei garanții excesive.

(2) Instanța judecătorească poate obliga persoana revendicativă a sechestrului sau a prelungirii sechestrului aplicat deja să depună o garanție, în cuantumul și în condițiile stabilite de instanță, pentru orice pierdere care poate fi cauzată proprietarului de navă sau navlositorului din contractul de închiriere a navei nude prin sechestrarea navei sau prin depunerea unei garanții excesive și pentru care această persoană este pasibilă de răspundere.

Articolul 51. Navele de stat

Prevederile din prezentul capitol se aplică de asemenea navelor proprietate de stat și exploatare de stat în activități comerciale.

SECȚIUNEA III

ECHIPAJUL NAVEI

Capitolul 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 52. Echipajul navei

(1) Echipajul navei se compune din corpul de comandă și din echipajul de bord.

(2) Din corpul de comandă al navei fac parte: comandantul, secunzii, mecanicii, electromecanicii, radiooperatorii, medicul de bord. Armatorul poate include în corpul de comandă și alți specialiști.

(3) Din echipajul de bord fac parte celelalte persoane angajate, care nu fac parte din corpul de comandă.

Articolul 53. Echipajul minim

Echipajul minim cu care navei i se permite ieșirea în larg se stabilește de către Agenția Navală în funcție de tipul și destinația navei, de zona de navigație și în conformitate cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

Articolul 54. Statutul juridic al echipajului

(1) Statutul juridic al echipajului, inclusiv raporturile dintre membrii lui legate de exploatarea navei, este stabilit de legislația statului al cărui pavilion îl poartă aceasta.

(2) Raporturile dintre membrii echipajului și armator sînt reglementate de legislația statului al cărui pavilion îl poartă nava, dacă contractul ce reglementează astfel de raporturi nu prevede altfel.

Articolul 55. Exigențele față de capacitatea membrului de echipaj

(1) În funcțiile de pe navă sînt admise persoane care au brevet (certificat de capacitate) sau acte de confirmare a acestuia, stabilite printr-un regulament de brevetare a membrilor de echipaj pentru navele maritime, aprobat de Guvern. Brevetul (certificatul de capacitate) se eliberează după susținerea unui test în fața unei comisii de calificare.

(2) Brevetul (certificatul de capacitate) poate fi retras în temeiul unei hotărîri judecătorești.

Articolul 56. Exigențele față de starea de sănătate a membrului de echipaj

Este înrolată pe navă persoana cu capacitate de exercițiu, adeverită prin certificat de sănătate.

Articolul 57. Cetățenia membrului de echipaj

(1) Membru de echipaj al navei care poartă pavilionul Republicii Moldova poate fi cetățeanul oricărui stat.

(2) Comandant al navei proprietate de stat din Republica Moldova poate fi doar cetățeanul Republicii Moldova.

Articolul 58. Raporturile de muncă la bord

(1) Modul de înrolare și de concediere a membrului de echipaj, drepturile și obligațiile lui, condițiile de muncă și de retribuție sînt stabilite de legislația Republicii Moldova, inclusiv de prezentul cod, de regulamentul serviciului pe nave maritime, de acordurile (contractele) colective și individuale de muncă.

(2) Regulamentul serviciului pe nave maritime este aprobat de organul central de specialitate.

Articolul 59. Obligațiile armatorului

(1) Armatorul asigură pe navă:

- a) condițiile de muncă în siguranță;
- b) ocrotirea sănătății membrilor de echipaj;
- c) aprovizionarea cu alimente și apă potabilă;
- d) mijloacele de salvare;
- e) încăperile corespunzătoare de serviciu, de locuit și de alte destinații.

(2) Normele minime de asigurare prevăzute la alin.(1) nu pot fi sub standardele stabilite în convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte.

Articolul 60. Repatrierea membrului de echipaj

(1) Membrul de echipaj are dreptul la repatriere în caz de:

- a) expirare a contractului de muncă;
- b) reziliere a contractului de muncă din inițiativa armatorului;
- c) incapacitate a armatorului de a executa obligațiile contractuale;
- d) îmbolnăvire sau traumatizare care necesită tratament pe uscat;
- e) naufragiu.

(2) Membrul de echipaj este repatriat în portul indicat în contractul individual și în contractul colectiv de muncă, iar în lipsa unor astfel de clauze, în portul în care a fost înrolat.

(3) Armatorul este obligat să organizeze repatrierea membrului de echipaj și să suporte cheltuielile de plată a salariului și a indemnizațiilor, de deplasare, de cazare, de hrană, de transport al bagajelor și de tratament (pînă cînd acesta devine transportabil).

(4) Dacă armatorul nu poate organiza repatrierea membrului de echipaj și nici achita cheltuielile aferente repatrierii, aceste obligații revin Guvernului, căruia armatorul este obligat să repare ulterior cheltuielile.

Articolul 61. Bunurile de uz personal ale membrului de echipaj

(1) Membrul de echipaj are dreptul să țină pe navă bunuri de uz personal.

(2) În cazul pierderii sau deteriorării bunurilor de uz personal ale membrului de echipaj ca urmare a unui sinistru și accident maritim, armatorul este obligat să-i repare daunele la prețurile în vigoare la obiectele de același tip și de aceeași calitate. Vinovatului în producerea sinistrului și accidentului maritim nu i se repară daunele.

(3) Transportul pe navă, fără permisiunea armatorului, de bunuri nedestinate uzului personal este interzis. Membrul de echipaj care transportă astfel de bunuri este obligat să repare armatorului daunele ocazionate în acest mod.

Capitolul 2

COMANDANTUL

Articolul 62. Funcțiile comandantului

(1) Comandantul este investit cu putere unică de comandă, conducere și administrare a navei în navigație, cu dreptul de a lua măsuri adecvate pentru asigurarea siguranței navigației, evitarea poluării mării, menținerea disciplinei la bord, prevenirea

daunelor ce pot fi cauzate navei, persoanelor îmbarcate și mărfurilor.

(2) La încheierea de tranzacții dictate de necesitățile navei, mărfurilor sau navigației, precum și în cazul intentării de acțiune în justiție privind bunurile încredințate, comandantul este considerat din oficiu reprezentantul armatorului și al proprietarilor de mărfuri dacă la fața locului nu se află alți reprezentanți ai acestora.

(3) În caz de sinistru și de accident maritim, soldate cu alterarea, deteriorarea și pierderea mărfurilor sau bagajelor, traumarea persoanelor, și în alte cazuri pentru care armatorului i se pot expune pretenții, comandantul este obligat să dispună consemnarea documentară a acestor situații în modul stabilit și să procedeze din oficiu la cercetarea preliminară a sinistrului și a accidentului maritim.

Articolul 63. Obligația acordării de asistență persoanelor aflate în pericol de pieire pe mare

(1) Comandantul este obligat, dacă nu periclitizează serios nava, echipajul și pasagerii:

a) să acorde asistență oricărei persoane vizibile, aflate în pericol de pieire pe mare;

b) să se îndrepte cu viteză maximă posibilă spre locul incidentului, în cazul interceptării unui apel de primejdie, pentru a acorda asistență persoanelor aflate în pericol.

(2) Neîndeplinirea obligațiilor prevăzute la alin.(1) atrage răspunderea stabilită de lege.

(3) Armatorul nu poartă nici o răspundere pentru neîndeplinirea de către comandant a obligațiilor prevăzute la alin.(1).

Articolul 64. Obligația acordării de asistență în caz de abordaj (coliziune)

(1) În caz de abordaj (coliziune), comandantul fiecăreia dintre navele intrate în coliziune are obligația ca, fără un pericol serios pentru pasageri, echipaj și navă, să acorde toată asistența posibilă celeilalte nave, pasagerilor și echipajului ei.

(2) Comandanții navelor intrate în coliziune sînt obligați ca, în măsura posibilităților, să facă cunoscut unul altuia numele și portul de înregistrare a navei sale, portul de plecare, portul de destinație sau primul port de escală.

(3) Neîndeplinirea obligațiilor prevăzute la alin.(1) și (2) atrage răspunderea stabilită de lege.

(4) Armatorul nu poartă nici o răspundere pentru neîndeplinirea de către comandant a obligațiilor prevăzute la alin.(1) și (2).

Articolul 65. Obligația în cazul necesității de a se acorda asistență medicală urgentă

Dacă o persoană la bord are nevoie de asistență medicală urgentă care nu i se poate

acorda în larg, comandantul are obligația de a face escală în portul proxim, comunicând armatorului faptul.

Articolul 66. Obligațiile comandantului în cazul pericolului de capturare a navei

În cazul unui pericol de război sau al unor acțiuni piraterești, comandantul este obligat să ia toate măsurile de salvare a persoanelor îmbarcate și să nu admită capturarea navei, actelor, mărfurilor și altor bunuri aflate la bord.

Articolul 67. Dreptul de portarmă al comandantului

Comandantul are dreptul să poarte, să păstreze și să aplice arma de foc din dotare pentru asigurarea securității sale, a persoanelor și a bunurilor de la bord.

Articolul 68. Acțiunile comandantului în cazul pericolului de naufragiu

(1) În cazul în care comandantul consideră că naufragiul este iminent, după ce a luat toate măsurile de salvare a pasagerilor, permite echipajului să părăsească nava. Comandantul părăsește ultima nava, întreprinzând toate măsurile ce depind de el pentru a salva jurnalul de bord, jurnalul de mașini, jurnalul radiotelegrafic, hărțile de drum, actele, obiectele de valoare și banii bordului.

(2) În caz de naufragiu, comandantul păstrează drepturile și obligațiile față de echipaj oriunde acesta din urmă ar fi transportat.

Articolul 69. Menținerea disciplinei la bord

(1) Dispozițiile comandantului, emise în limita competenței lui, sînt executorii pentru toate persoanele aflate la bord. În cazul neexecutării dispozițiilor legale ale comandantului, acesta va aplica vinovatului măsurile de rigoare.

(2) Comandantul are dreptul să aplice măsuri de stimulare și de pedeapsă disciplinară membrilor de echipaj, inclusiv destituirea, în condițiile legii.

(3) Comandantul este în drept să izoleze persoana ale cărei fapte, deși nu sînt penale, periclitează siguranța navei, a persoanelor și a bunurilor aflate la bord.

(4) În cazul izolării ilegale a persoanei sau al unui alt abuz de autoritate în menținerea ordinii la bord, comandantul poartă răspunderea prevăzută de lege.

Articolul 70. Consimțămîntul comandantului la înrolarea membrului de echipaj

(1) Nici o persoană nu poate fi înrolată în echipajul navei fără consimțămîntul comandantului.

(2) Refuzul comandantului de a înrola în echipajul navei o persoană trimisă de armator trebuie să fie întemeiat. Un astfel de refuz, făcut în scris, se remite armatorului și persoanei respinse.

Articolul 71. Efectuarea de către comandant a acțiunilor de urmărire penală

(1) În cazul în care la bordul navei în cursă sînt comise fapte penale, comandantul efectuează acțiuni de urmărire penală, călăuzindu-se de legislația procesual - penală a Republicii Moldova și de instrucțiunile respective.

(2) Comandantul este în drept să rețină persoana suspectată de comiterea unor fapte penale pînă a fi predată autorităților competente din portul proxim. Comandantul poate expedia,

după caz, persoana suspectată și materialele urmăririi penale în Republica Moldova cu o altă navă sub pavilionul acesteia.

(3) Dacă în portul Republicii Moldova, la bordul navei au fost comise fapte pasibile de pedeapsă conform legislației penale a Republicii Moldova, comandantul are obligația de a preda persoana suspectată autorităților de resort.

Articolul 72. Drepturile comandantului în cazul insuficienței de provizii

În cazul epuizării mijloacelor de subzistență, inclusiv a proviziilor intangibile de la bordul navei, comandantul este în drept să rechiziționeze, pentru a fi distribuită egal între persoanele îmbarcate, cantitatea necesară din alimentele deținute de acestea și din mărfurile alimentare de la bord. Rechiziția se consemnează în act. Alimentele și mărfurile rechiziționate vor fi plătite la costul lor de către armator.

Articolul 73. Drepturile comandantului în cazul necesității stringente de bani

(1) În cazul în care survine o necesitate stringentă de bani pentru continuarea navigației, în special pentru reparația navei sau întreținerea echipajului, comandantul este în drept, dacă nu poate primi la timp dispozițiile armatorului, să vîndă o parte din bunurile încredințate care nu sînt indispensabile continuării navigației. Comandantul va alege modul de procurare a mijloacelor bănești cel mai puțin prejudiciabil armatorului și proprietarilor de mărfuri.

(2) Mărfurile vîndute urmează să fie plătite proprietarului la costul lor, cu excepția cazurilor cînd daunele suportate de acesta cad sub incidența avariei comune sau cînd vînzarea a fost efectuată pentru salvarea caricului.

Articolul 74. Legalizarea nașterii

Dacă în timpul cursei se naște un copil, comandantul este obligat să întocmească, în prezența a doi martori și a medicului de bord, un act și să consemneze faptul în jurnalul de bord. Actul va fi prezentat autorității de resort pentru eliberarea certificatului de naștere.

Articolul 75. Autentificarea testamentului și constatarea decesului

(1) Comandantul este obligat să autentifice testamentul făcut de o persoană aflată la bord și să-l păstreze pînă ce va fi remis autorităților de resort.

(2) În caz de deces survenit pe navă, comandantul este obligat să întocmească un act în prezența a doi martori, precum și a unui medic sau felcer, dacă se află la bord, să consemneze faptul în jurnalul de bord și să anexeze la actul de deces lista bunurilor de la bord ale decedatului, asigurînd păstrarea acestor bunuri pînă a fi predate rudelor sau autorităților de resort.

(3) Comandantul este obligat să dispună păstrarea corpului neînsuflețit și expedierea lui în patrie. În cazul imposibilității, el va întreprinde acțiuni pentru înmormîntarea defunctului în portul proxim. Dacă nava urmează să se afle timp îndelungat în largul mării, iar corpul defunctului nu poate fi păstrat, comandantul are dreptul să dispună înmormîntarea în mare, conform obiceiurilor marinărești, întocmindu-se actul respectiv și consemnîndu-se faptul în jurnalul de bord.

Articolul 76. Raporturile cu consulatele

Raporturile comandantului și ale altor membri de echipaj cu consulatele sînt reglementate de legislația Republicii Moldova și de normele de drept internațional.

SECȚIUNEA IV

PORTUL MARITIM

Capitolul 1

STATUTUL JURIDIC

ȘI FUNCȚIILE PORTULUI MARITIM

Articolul 77. Noțiunea de port maritim

(1) În sensul prezentului cod, port maritim comercial înseamnă întreprindere cu orice tip de proprietate și formă juridică de organizare, înzestrată cu instalații costiere, destinată deservirii navelor și pasagerilor, manipulării mărfurilor și prestării altor servicii, în teritoriul și acvatoriul atribuite special, ultimul situat în zonă de navigație maritimă.

(2) În sensul prezentului cod, port maritim pescăresc înseamnă întreprindere cu orice tip de proprietate și formă juridică de organizare, înzestrată cu instalații costiere, destinată deservirii navelor de pescuit.

(3) Portul maritim este persoană juridică.

(4) Statutul juridic al unui port maritim este stabilit în prezentul cod, în alte acte normative ale Republicii Moldova și în statutul portului.

(5) Faptul că portul maritim al Republicii Moldova este deschis navelor străine se anunță oficial.

Articolul 78 Teritoriul și acvatoriul portului maritim

(1) Teritoriu . al portului maritim este suprafața terestră atribuită acestuia, precum

și uscatul format de aluviuni.

(2) Acvatoriu al portului maritim sînt spațiile acvatice atribuite acestuia.

(3) Pămînturile portului maritim, precum și construcțiile portuare (spărgătoare de valuri, îngrădiri, acostamente și altele de acest fel), căile de acces feroviare și auto alte bunuri din teritoriul portului, care, după lege, sînt proprietate a statului, se dau portului în administrare sau în arendă.

(4) Repartizarea suprafeței terestre și spațiilor acvatice către portul maritim și retragerea lor se efectuează în modul stabilit de lege.

(5) Construcțiile, instalațiile și echipamentele amplasate pe teritoriul și în acvatoriul portului maritim sînt supuse înregistrării de stat în Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară.

Articolul 79. Funcțiile portului maritim de asigurare a siguranței în navigație

(1) Portul maritim exercită următoarele funcții de asigurare a siguranței în navigație și a ordinii în perimetrul său:

a) crearea de condiții pentru siguranța circulației în apele portuare, siguranța staționării și tratării navelor;

b) menținerea în bună stare de funcționare a construcțiilor hidrotehnice;

c) menținerea în bună stare a mijloacelor de telecomunicație și de electroradionavigație din dotarea portului;

d) menținerea în bună stare a semnelor de navigație din dotarea portului;

e) menținerea adîncimilor declarate;

f) stabilirea zonelor în care utilizarea remorcherelor este obligatorie;

g) asigurarea salubrității și ordinii în acvatoriul și teritoriul portului, îndeplinirea prescripțiilor privind protecția mediului înconjurător;

h) primirea gunoiului, a apei de santină și de balast, a apei cu conținut de petrol, a altor substanțe nocive, acumulate pe nave;

i) acordarea de asistență pe apă.

(2) Actele normative care reglementează modul de exercitare a funcțiilor enumerate la alin.(1) sînt prezentate de către directorul portului spre aprobare Agenției Navale.

Articolul 80. Administrația portului maritim

(1) Administrația portului maritim se instituie de către organul central de specialitate.

(2) Administrația portului maritim este în drept să dea în arendă, în modul stabilit de lege, construcțiile portuare și altele de acest fel, permise în administrare, întreprinderilor arimate, de transport și de expediție și altor unități economice pentru executarea de operațiuni portuare.

(3) Administrația portului maritim supraveghează exploatarea tehnică a construcțiilor portuare și a altora de acest fel și asigură reînnoirea lor.

Articolul 81. Administrarea portului maritim

(1) Autoritățile administrative ale portului maritim, modul de constituire și funcțiile lor sînt stabilite în prezentul cod și în statutul portului maritim.

(2) Portul maritim proprietate de stat este administrat de directorul portului, desemnat de organul central de specialitate, abilitat și cu conducerea administrației portului maritim.

Articolul 82. Funcțiile directorului de port maritim

(1) Directorul de port maritim aprobă hotărîrile, executorii în cadrul portului, privind siguranța navigației, protecția mărfurilor și a bunurilor portului, privind acțiunile de sanitarie și de apărare împotriva incendiilor, protecția mediului înconjurător, intrarea și ieșirea navelor, editează culegerea uzanțelor portuare, emite ordine privind retenția navelor și a mărfurilor în condițiile art.84.

(2) Dacă portul maritim are acvatoriu limitrof acvatoriului unui port militar, modul de intrare în/și de ieșire din portul maritim a navelor este stabilit de comandamentul portului militar, de comun acord cu directorul portului maritim.

Articolul 83. Puterea administrativă a directorului de port maritim

Directorul de port maritim conduce activitatea economică portuară și are dreptul să sisteze lucrările de transbordare, circulația navelor dacă astfel de acțiuni, starea navelor nu sînt conforme regulilor și normelor de siguranță sau dacă nu sînt îndeplinite hotărîrile, executorii în cadrul portului, indicate la art.82.

Articolul 84. Retenția navei și a mărfurilor

(1) Nava sau mărfurile pot fi reținute în portul maritim de către directorul acestuia în cazul revendicărilor născute dintr-o avarie comună, din acțiuni de salvare, dintr-un contract de transport de mărfuri, din coliziunea navelor sau din alte acțiuni, precum și în cazul avarierii construcțiilor și instalațiilor portuare, utilajelor de navigație, pînă cînd armatorul sau posesorul de mărfuri nu va depune o garanție suficientă.

(2) Răspunderea pentru daunele cauzate prin retenția neîntemeiată a navei sau a mărfurilor o poartă persoana la a cărei revendicare a fost dispusă retenția.

Articolul 85. Termenul de retenție a navei și a mărfurilor

Dispoziția directorului de port asupra retenției navei sau a mărfurilor în temeiurile

expuse la art.84 este valabilă timp de 72 de ore. Dacă, pînă la expirarea acestui termen, instanța judecătorească din Republica Moldova nu va emite o hotărîre privind instituirea de sechestru asupra navei sau mărfurilor, acestea vor fi eliberate imediat.

Articolul 86. Imunitatea de jurisdicție a navei străine

Nu poate fi sechestrată în temeiul unor revendicări patrimoniale nava străină utilizată exclusiv în serviciul statului, cu excepțiile prevăzute în Codul de procedură civilă al Republicii Moldova.

Articolul 87. Asigurarea cu localuri a organelor supravegherii de stat

În portul maritim, organele supravegherii de stat sînt asigurate cu localuri și condiții de muncă.

Articolul 88. Taxele portuare

Într-un port maritim se încasează următoarele taxe portuare: taxa navală, taxa de platformă, taxa de staționare la cheu, taxa de ancoraj, taxa de canal, taxa de far, taxa de mărfuri, alte taxe, în modul stabilit de legislație. O parte din mijloacele încasate ca taxe portuare se folosesc la întreținerea căpitaniei și administrației portului maritim.

Articolul 89 Respectarea regimului portuar

În portul maritim este obligatorie respectarea prevederilor actelor normative privind siguranța navigației în port, controlul vamal, controlul frontierei, controlul sanitar și fitosanitar, privind regulile , de pilotaj, de remorcaj, de efectuare a lucrărilor de salvare și ranfluare a navelor, de ancoraj și de repartizare a locurilor la cheu, de încărcare și descărcare a mărfurilor, de îmbarcare și debarcare a pasagerilor, de prestare a altor servicii, privind taxele portuare și prevenirea poluării mediului înconjurător.

Capitolul 2

CĂPITANUL PORTULUI

Articolul 90. Căpitania portului

(1) Supravegherea de stat asupra siguranței navigației și asupra ordinii într-un port maritim este exercitată de căpitanul portului, în conformitate cu regulamentul căpitanului de port maritim, aprobat de Agenția Navală.

(2) În portul maritim se instituie căpitania lui, condusă de căpitanul de port.

(3) În portul maritim comercial cu acvatoriu limitrof acvatoriului altui port - pescăresc sau fluvial - se constituie o căpitanie unică sub conducerea căpitanului de port maritim comercial.

Articolul 91. Desemnarea căpitanului de port

(1) Căpitanul de port maritim este numit în funcție de Agenția Navală.

(2) În exercitarea funcțiilor prevăzute la art. 92, căpitanul de port maritim se subordonează Agenției Navale.

Articolul 92. Funcțiile căpitanului de port

Căpitanul de port maritim exercită următoarele funcții:

a) supraveghează respectarea legislației navigației maritime comerciale și îndeplinirea convențiilor internaționale în acest domeniu la care Republica Moldova este parte;

b) înscrie navele în registrul navelor și în catalogul naval, eliberează actele de bord;

c) eliberează brevetele (certIFICATELE DE CAPACITATE), actele de confirmare a acestora;

d) verifică actele de bord, precum și brevetele (certIFICATELE DE CAPACITATE) și actele de confirmare a acestora;

e) eliberează actele de identitate pentru personalul navigant;

f) supraveghează respectarea regulilor de intrare în și de ieșire din port a navelor;

g) perfectează, legalizează și eliberează actele de intrare în și de ieșire din port a navelor;

h) conduce serviciul de pilotaj și serviciul de dirijare a circulației navelor;

i) supraveghează pilotarea navelor de către spărgătoarele de gheață pe căile , de acces în port și în acvatoriul lui;

j) conduce ținerea evidenței și cercetarea sinistrelor și accidentelor maritime în conformitate cu regulamentul aprobat de Agenția Navală;

k) autorizează ranfluarea bunurilor scufundate în mare, lucrările de , construcție, hidrotehnice și de altă natură în teritoriul și acvatoriul portului.

Articolul 93. Dispozițiile căpitanului de port

Dispozițiile căpitanului de port în problemele siguranței navigației maritime și ale ordinii în port, atribuite în competență, sînt executorii pentru toate navele, persoanele juridice și fizice din teritoriul și acvatoriul portului.

Articolul 94. Controlul navelor

(1) Înainte de ieșirea navei din port, căpitanul sau un alt reprezentant al căpitaniei portului efectuează un control, după reguli stabilite de Agenția Navală, verificînd actele de bord, conformitatea cu aceste acte a principalelor caracteristici ale navei, respectarea exigențelor de înrolare a membrilor de echipaj.

(2) Dacă lipsesc actele de bord sau se constată, cu suficiente temeiuri, că nava nu satisface exigențele de siguranță a navigației, căpitania portului este în drept să examineze

nava.

(3) Pentru a verifica înlăturarea deficiențelor din a căror cauză nava nu a primit permis de plecare, căpitania portului o poate supune unui examen repetat.

Articolul 95. Autorizarea ieșirii navei din port

(1) Nava poate ieși din port doar cu permis de plecare, eliberat de căpitanul de port.

(2) Căpitanul de port nu eliberează permis de plecare dacă:

a) se constată starea de navigabilitate necorespunzătoare a navei, încălcarea normelor de încărcare și aprovizionare a acesteia, a exigențelor de înrolare a membrilor de echipaj și altor condiții, fapt care periclitează siguranța navigației ori sănătatea persoanelor îmbarcate sau care poate aduce daune mediului înconjurător;

b) sînt încălcate regulile actelor de bord;

c) nu sînt achitate taxele și amenzile;

d) serviciul sanitar și de carantină, inspectoratul piscicol, serviciul de migrație, Poliția de Frontieră, organul vamal sau alte organe de stat abilitate prin lege au emis decizie care interzice plecarea navei.

(3) Căpitanul de port poate reține nava în temeiurile indicate la alin.(2) pînă la remedierea viciilor sau pînă la achitarea taxelor și amenzilor datorate de navă. În cazul în care viciile nu pot fi lichidate pe loc, navei i se va da posibilitatea de a se deplasa acolo unde pot fi executate reparațiile. Retenția navei se aduce imediat la cunoștința armatorului.

(4) Cheltuielile aferente exercitării drepturilor cu care este investit căpitanul de port prin prezentul articol sînt suportate de către armator.

Capitolul 3

SERVICIUL DE PILOTAJ

Articolul 96. Funcțiile serviciului de pilotaj

(1) Pentru siguranța navigației, nava este condusă de către pilot pe căile de acces în portul maritim și în acvatoriul lui.

(2) Regulamentul serviciului de pilotaj se aprobă de Agenția Navală.

(3) Serviciul de pilotaj se află în subordinea căpitanului de port.

Articolul 97. Pilotajul obligatoriu și pilotajul facultativ

(1) Agenția Navală stabilește zonele de pilotaj obligatoriu și zonele de pilotaj facultativ, precum și categoria navelor scutite de pilotajul obligatoriu, dîndu-le publicității prin editarea de acte normative, cărți-pilot și prin comunicate oficiale.

(2) În zona de pilotaj obligatoriu, nava nu are dreptul să navigheze fără pilot dacă nu se raportează la categoria navelor scutite de pilotaj obligatoriu.

(3) În zona de pilotaj facultativ, comandantul de navă are dreptul să ia la bord un pilot, după caz.

(4) În zona de pilotaj facultativ, căpitanul de port maritim poate institui pilotaj obligatoriu pentru nava:

a) care poate genera ea însăși sau caricul ei pericol pentru mediul înconjurător. Navele din această categorie sînt indicate în o hotărîre executorie în cadrul portului;

b) cu carcasa, mecanismele sau utilajele deteriorate serios, ceea ce poate periclita grav siguranța navigației în acvatoriul portului. În astfel de cazuri, comandantul primește un aviz că nava lui trebuie să fie asistată de un pilot.

Articolul 98. Stabilirea timpului de pilotaj

(1) Timpul de pilotaj al navei este stabilit de căpitanul de port și se anunță în o hotărîre executorie în cadrul portului maritim.

(2) Căpitanul de port este în drept să interzică pilotajul navelor dacă siguranța pilotajului este periclitată de fenomene naturale, de alte circumstanțe care generează pericole de navigație.

Articolul 99. Taxa de pilotaj

Pentru serviciile pilotului se percepe o taxă de pilotaj al cărei quantum este stabilit de Guvern.

Articolul 100. Prescripții de calificare

Pilot poate fi orice persoană domiciliată în Republica Moldova, titular al unui brevet de căpitan, care îndeplinește exigențele regulamentului serviciului de pilotaj.

Articolul 101. Obligațiile pilotului

În timpul pilotajului, pilotul este obligat:

a) să supravegheze starea pazei și marcarea ei justă, funcționarea semnelor costiere de navigație;

b) să comunice imediat căpitanului de port informații despre orice schimbare de pe pasă, precum și despre sinistrele și accidente maritime din zona de pilotaj;

c) să ceară înlăturarea încălcării în cazul în care comandantul navei pilotate a încălcat hotărîrea executorie din cadrul portului, regulile de navigație sau alte reguli, iar dacă acesta nu execută exigențele legale, să notifice imediat căpitanului de port faptul.

Articolul 102. Trimiterea pilotului la bordul navei

(1) La primirea cererii de pilotaj, serviciul de pilotaj trimite un pilot la bordul navei, comunicînd comandantului timpul sosirii pilotului.

(2) Pilotul poate fi asistat de un elev pilot.

Articolul 103. Condițiile aflării pilotului la bordul navei

Comandantul este obligat să primească în mod operativ pilotul la bord în condiții de siguranță, să-l asigure gratuit cu încăpere separată și cu hrană.

Articolul 104. Buletinul de pilotaj

După ce a sosit la bordul navei, pilotul prezintă comandantului buletinul de pilotaj, în care acesta din urmă consemnează numele și pavilionul navei, pescajul, lungimea, lățimea, tonajul ei net, locul și ora prezentării pilotului, precum și locul și ora încheierii pilotajului și, după caz, circumstanțele lui, autentificând înscrisurile prin semnătură.

Articolul 105. Răspunderea pentru informație eronată despre navă

Indicarea eronată a pescajului, lungimii și lățimii navei sau a tonajului ei net atrage aplicarea unei amenzi echivalente cu 2 taxe de pilotaj. Pe lângă aceasta, neindicarea sau indicarea eronată a datelor de mai sus se pedepsește în conformitate cu legea.

Articolul 106. Statutul juridic al pilotului pe navă

(1) Prezența pe navă a pilotului nu-l exonerează pe comandant de responsabilitate pentru conducerea navei.

(2) În cazul în care părăsește puntea de comandă, comandantul este obligat să comunice pilotului cine este responsabil de conducerea navei în absența sa.

Articolul 107. Părăsirea navei de către pilot

Pilotul nu poate părăsi nava fără consimțământul comandantului înainte de ancorarea sau acostarea navei într-un loc de refugiu ori înainte de ieșirea ei în larg, ori înainte de a fi înlocuit de un alt pilot.

Articolul 108. Refuzul pilotului de a-și exercita serviciul

În cazul în care comandantul, având pilot la bord, acționează contrar recomandărilor lui, acesta din urmă este în drept ca, în prezența unui terț, să declare că refuză să piloteze nava și să ceară consemnarea, în buletinul de pilotaj, a refuzului său, fiind obligat însă a rămîne pe punte și, la cererea comandantului, a-i da informațiile necesare unei navigații în siguranță. În situația în care comandantul va cere pilotului să reia pilotajul, acesta trebuie să se execute.

Articolul 109. Renunțarea la serviciile pilotului

(1) Atunci cînd se îndoiește de justetea recomandărilor date de pilot, comandantul poate renunța la serviciile lui. Dacă astfel de cazuri au loc în zona de pilotaj obligatoriu, comandantul va opri mișcarea navei pînă la venirea unui alt pilot.

(2) Comandantul care cheamă pilot la bordul navei și renunță la serviciile lui este

obligat să achite integral taxa de pilotaj.

Articolul 110. Onorariul pentru reținerea pilotului

În cazul reținerii pilotului la bordul navei mai mult de două ore peste program din cauza încărcării sau descărcării, defectării mecanismelor, carantinei pe navă sau în alte circumstanțe, cu excepția cazurilor de forță majoră, comandantul este obligat să plătească un onorariu, stabilit de administrația portului maritim.

Articolul 111. Onorariul pentru întoarcerea pilotului la locul de serviciu

Dacă nava, avînd la bord un pilot și un elev pilot, s-a deplasat în afara zonei lor de pilotaj, comandantul este obligat să le repare cheltuielile aferente întoarcerii la locul de serviciu (costul călătoriei retur, cazarea la hotel, diurnele) și, pe lîngă taxa de pilotaj, să plătească onorariul prevăzut la art.110.

Articolul 112. Răspunderea pentru sinistru și accident maritim

Răspunderea pentru sinistrul și accidentul maritim produse din culpa pilotului o poartă organizația în care lucrează. Această răspundere se poate limita la mărimea fondului special, constituit prin defalcarea a 10 procente din sumele încasate ca taxe de pilotaj în anul imediat anterior anului în care s-au produs sinistrul și accidentul maritim.

Articolul 113. Încasarea taxelor, amenzilor și onorariilor

Taxele, amenzile și onorariile prevăzute în prezentul capitol se încasează de către organizația din care face parte serviciul de pilotaj și se fac venit la bugetul ei.

Capitolul 4

SERVICIUL DE DIRIJARE A CIRCULAȚIEI NAVELOR

Articolul 114. Noțiunea de serviciu de dirijare a circulației navelor

(1) În zonele de navigație intensă se efectuează deservirea de radiolocație a navelor de către serviciul de dirijare a circulației navelor (denumit în continuare serviciu de dirijare), instituit de comun acord cu Agenția Navală.

(2) Prin deservirea de radiolocație a navelor se înțelege dirijarea circulației navelor, pilotajul radar, informarea despre circulația navelor, despre starea instalațiilor de navigație, despre condițiile hidrometeorologice și despre alți factori care influențează siguranța navigației, acordarea de asistență navelor în operațiunile de salvare și de lichidare a urmărilor sinistrelor și accidentelor maritime.

(3) Funcțiile și zona de activitate ale serviciului de dirijare, regimul circulației în zonă și nomenclatorul de servicii se stabilesc în reguli, aprobate de Agenția Navală, și se specifică în hotărîri executorii în cadrul portului, în cărți-pilot și în comunicate oficiale.

Articolul 115. Statutul juridic al serviciului de dirijare

(1) Serviciul de dirijare se instituie în conformitate cu regulamentul-tip al serviciului de dirijare.

(2) În cazul instituirii unui serviciu regional de dirijare, modul de constituire și subordonare a acestuia este stabilit de comun acord cu Agenția Navală.

(3) Statutul juridic al serviciului de dirijare este stabilit de prezentul cod, de alte acte normative, de regulamentul serviciului de dirijare.

Articolul 116. Obligațiile și răspunderile serviciului de dirijare

(1) În cazurile stipulate în hotărîrea executorie în cadrul portului, serviciul de dirijare transmite, la cerere, prin pilotul său operator informații și indicații necesare navei.

(2) Pilotul operator al serviciului de dirijare este obligat să atenționeze, după caz, comandantul navei pilotate că a încălcat regulile de navigație și/sau hotărîrea executorie în cadrul portului și să ceară înlăturarea încălcărilor.

(3) Serviciul de dirijare poartă răspundere materială pentru indicațiile greșite date comandantului, pentru caracterul neveridic al informației furnizate.

(4) Faptul că serviciul de dirijare acordă asistență navei nu exonerează comandantul acesteia de responsabilitatea pentru siguranța navigației și de obligația angajării unui pilot în zona de pilotaj obligatoriu.

Articolul 117. Pilotul operator

Poate fi pilot operator al serviciului de dirijare oricare cetățean al Republicii Moldova care satisface exigențele regulamentului pilotului operator, aprobat de Agenția Navală.

Articolul 118. Refuzul pilotului operator de a acorda asistență navei

În cazul în care comandantul nu respectă recomandările date de pilotul operator, acesta din urmă este în drept să declare că refuză să continue pilotajul radar. Pilotul operator, deși a refuzat să presteze în continuare serviciul, este obligat să țină legătura cu nava și, la solicitare, să acorde comandantului ei informații, necesare unei navigații în siguranță. În cazul în care comandantul va cere pilotului operator să reia pilotajul, acesta trebuie să se execute.

Articolul 119. Răspunderea pentru sinistre și accidente maritime

Răspunderea pentru sinistrele și accidentele maritime produse din culpa pilotului operator o poartă organizația din care face parte serviciul de dirijare. Această răspundere se poate limita la mărimea fondului special, constituit prin defalcarea a 10 la sută din sumele încasate ca taxe de pilotaj radar în anul imediat anterior anului în care s-au produs sinistrul și accidentul maritim.

Articolul 120. Taxa de pilotaj radar

(1) Pentru asistența serviciului de dirijare se percepe taxă de pilotaj radar în cuantumul și în modul stabilit de Guvern.

(2) Comandantul care a solicitat asistență serviciului de dirijare și care ulterior refuză să o primească este obligat să achite integral taxa pentru asistența solicitată.

Capitolul 5

AGENTURAREA MARITIMĂ

Articolul 121. Agenturarea navelor

(1) În portul maritim sau în afara lui activează, în calitate de reprezentanți permanenți ai armatorului, agenți maritimi - persoane juridice, care se obligă, prin contract de agenturare maritimă, să acorde, contra unui comision de agenție, servicii în domeniul navigației comerciale.

(2) La încheierea unui contract în numele armatorului, agentul maritim poate acționa și în favoarea altei părți contractante dacă aceasta l-a abilitat și dacă armatorul este de acord.

Articolul 122. Atribuțiile și obligațiile agentului maritim

(1) Agentul maritim:

a) îndeplinește formalități și întreprinde acțiuni ce țin de intrarea, aflarea în și ieșirea din port a navei;

b) îl asistă pe comandant în diversele lui relații cu autoritățile portuare și cu autoritatea administrației publice locale;

c) participă la organizarea aprovizionării, deservirii și reparației navei în port;

d) perfectează actele pentru navă și pentru caric;

e) plătește, la dispoziția armatorului și a comandantului, taxele portuare;

f) încasează navlul și alte plăți ale drepturilor revendicate în reclamația armatorului;

g) procură caricuri pentru navă;

h) expediază mărfuri;

i) exercită alte funcții.

(2) Agentul maritim este obligat:

a) să-și desfășoare activitatea în interesul armatorului și/sau al unui alt mandant, potrivit uzului de agenturare maritimă;

b) să acționeze în limita împuternicirilor sale;

c) să nu-și delege funcțiile către o altă persoană (subagent), cu excepția cazului în care a fost autorizat de către mandant;

d) să țină evidența cheltuielilor.

Articolul 123. Obligațiile armatorului și/sau ale unui alt mandant

(1) Armatorul și/sau un alt mandant este obligat:

a) să pună la dispoziția agentului maritim sumele necesare îndeplinirii funcțiilor acestuia;

b) să compenseze agentului maritim orice cheltuială efectuată în numele și cu consimțământul său;

c) să poarte răspundere pentru consecințele oricărei acțiuni întreprinse de agentul maritim în limitele împuternicirilor lui.

(2) În cazul când mandantul limitează obișnuitele împuterniciri ale agentului maritim, orice tranzacție încheiată de acesta din urmă cu un terț, care se manifestă ca o persoană de bună-credință, este validă și îl obligă pe mandant dacă terțul nu a fost la curent cu această limitare.

Articolul 124. Încetarea acțiunii contractului de agenturare maritimă

(1) Contractul de agenturare maritimă încheiat pe un anumit termen expiră la încheierea termenului.

(2) Contractul de agenturare maritimă încheiat pe un termen nedefinit poate fi denunțat. Partea denunțătoare urmează să notifice celeilalte părți intenția sa cel târziu cu 3 luni înainte de data denunțării.

Capitolul 6

BUNURILE SCUFUNDATE

Articolul 125. Sfera de aplicare a prezentului capitol

(1) Dispozițiile prezentului capitol se aplică la recuperarea (ranfluarea), evacuarea, nimicirea bunurilor scufundate în apele interioare ale Republicii Moldova.

(2) Prin bunuri scufundate se înțeleg navele și alte mijloace plutitoare naufragiate, epavele lor, aeronavele și părți ale lor, mărfurile și alte obiecte, indiferent de faptul dacă plutesc la suprafață, sub apă ori s-au lăsat la fund, au fost aruncate la o mică adâncime sau pe țarm.

(3) Dispozițiile prezentului capitol nu se aplică:

a) la recuperarea, evacuarea, nimicirea bunurilor din dotarea militară;

b) la recuperarea bunurilor de importanță culturală, istorică și arheologică.

(4) Recuperarea, evacuarea, nimicirea bunurilor enumerate la alin.(3) se efectuează în conformitate cu legislația specială a Republicii Moldova. Dacă astfel de bunuri se află în acvatoriul portului maritim, organul responsabil de recuperarea, evacuarea, nimicirea lor trebuie să-și coordoneze acțiunile cu căpitănia portului.

Articolul 126. Drepturile asupra bunurilor scufundate

(1) Drepturile asupra bunurilor scufundate în apele interioare sau în apele teritoriale ale unui alt stat, raporturile care apar în legătură cu astfel de bunuri sînt reglementate de legislația aceluia stat.

(2) Nava scufundată în marea liberă, mărfurile și alte bunuri de la bordul ei cad sub incidența legislației statului al cărui pavilion îl purta nava.

Articolul 127. Recuperarea bunurilor de către proprietarul lor

(1) Dacă proprietarul bunurilor scufundate dorește să le recupereze, el este dator să comunice intenția sa căpităniei portului proxim în termen de un an de la data scufundării.

(2) Căpitănia portului, stabilește atît un termen rezonabil pentru recuperarea bunurilor scufundate, cît și ordinea lucrărilor, aducînd faptul la cunoștința proprietarului acelor bunuri.

Articolul 128. Recuperarea bunurilor periculoase

(1) Dacă bunurile scufundate reprezintă un obstacol pentru navigație și pentru activitățile pe mare, pentru lucrările hidrotehnice și de altă natură, dacă pun în pericol viața și sănătatea oamenilor, mediul înconjurător, proprietarul lor este obligat să anunțe neîntîrziat căpitănia portului proxim despre sinistrul și accidentul maritim, să efectueze recuperarea, evacuarea și/sau nimicirea acelor bunuri în termenul stabilit de căpitănie.

(2) Dacă bunurile scufundate prezintă un pericol iminent pentru navigație, pentru viața și sănătatea oamenilor, pentru mediul înconjurător și dacă proprietarul nu le recuperează în termenul stabilit de căpitănia portului, aceasta este în drept să întreprindă, din contul proprietarului, acțiuni de recuperare imediată a bunurilor, de evacuare și/sau de nimicire a lor, după caz.

(3) Dacă proprietarul bunurilor periculoase scufundate nu poate fi identificat, căpitănia portului va da publicității o informație despre termenele de recuperare a bunurilor. Dacă naționalitatea navei scufundate este identificată, căpitănia portului informează organul central de specialitate, care va anunța prin canale diplomatice țara al cărei pavilion îl purta nava scufundată.

Articolul 129. Dreptul căpităniei portului de a alege întreprinderea de ranfluare

Dacă există suficiente temeiuri, căpitănia portului este în drept să nu permită proprietarului de bunuri scufundate recuperarea acestora cu mijloacele lui sau cu mijloacele întreprinderii de ranfluare angajate de el. În astfel de cazuri, căpitănia portului organizează

ranfluarea bunurilor din contul proprietarului lor.

Articolul 130. Pierderea dreptului asupra bunurilor scufundate

Proprietarul bunurilor scufundate pierde dreptul asupra lor dacă nu face declarație de revendicare sau nu le recuperează în termenele specificate la art.127 și 128.

Articolul 131. Bunurile recuperate în mod accidental

Bunurile recuperate în mod accidental în timpul diferitelor operațiuni și lucrări pe mare urmează să fie predate portului proxim. În astfel de cazuri, se plătește recompensă în cuantumul unei treimi din valoarea bunurilor.

Articolul 132. Revendicarea bunurilor recuperate de căpitănia portului

(1) Bunurile recuperate de căpitănia portului în condițiile art.128 și bunurile recuperate în mod accidental pot fi revendicate în termen de 2 ani de la recuperare. Proprietarul bunurilor recuperate va repara căpităniei portului costul lucrărilor de ranfluare, alte cheltuieli și pierderi aferente.

(2) În cazul în care căpitănia portului comercializează bunurile recuperate a căror păstrare este imposibilă sau nerațională, diferența dintre suma încasată și cheltuielile aferente ranfluării, păstrării și comercializării acestor bunuri se restituie proprietarului. Dacă suma încasată din comercializarea bunurilor recuperate nu acoperă cheltuielile suportate de căpitănia portului, proprietarul bunurilor trebuie să depună suma care nu ajunge.

(3) Renunțarea la bunurile scufundate sau recuperate nu-l scutește pe proprietarul lor de obligația reparării cheltuielilor și pierderilor suportate de căpitănia portului în cazurile prevăzute la art.128, 129 și în prezentul articol alin.(1) și (2).

SECȚIUNEA V

TRANSPORTUL MARITIM

Capitolul 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 133. Organizarea transportului maritim de mărfuri

(1) Condițiile transportului maritim de mărfuri se stipulează în contract.

(2) Transportul maritim de mărfuri pentru necesitățile statului se efectuează în conformitate cu legislația.

(3) Transportatorul și posesorul de mărfuri, care efectuează sistematic transporturi maritime de mărfuri, pot încheia contract pe termen lung pentru organizarea unor astfel de transporturi. Conform contractului, transportatorul se obligă să transporte o anumită cantitate de mărfuri cu una sau mai multe nave în câteva curse și într-un anumit timp, iar

posesorul de mărfuri să prezinte cantitatea de marfă stabilită și să achite navlul. Transportatorul poate încheia contract cu câțiva posesori de mărfuri.

Articolul 134. Traficul maritim cu mijloace de transport în comun

(1) Organizația de transport maritim în comun:

a) este obligată să recepționeze orice marfă dacă dispune de spații libere, utile pentru transport și dacă marfa poate fi transportată fără să fie prejudiciate mărfurile primite anterior;

b) nu este în drept să acorde preferință vreunui posesor la recepționarea mărfurilor și la stabilirea condițiilor de trafic, cu excepția cazurilor de transport urgent al încărcăturilor militare ale Ministerului Apărării și a altor cazuri prevăzute de legislație;

c) trebuie să dea publicității tarifele și condițiile de transport maritim.

(2) Orice acord încheiat între organizația de transport maritim în comun și posesorul de mărfuri privitor la exonerarea de răspundere sau la limitarea răspunderii care, conform prevederilor prezentului cod, cade în seama transportatorului în caz de pierdere, diferență în minus, avariere sau aducere cu întârziere a mărfurilor este nul.

Articolul 135. Interzicerea recepționării de mărfuri spre transportare

(1) Recepționarea mărfurilor pentru a fi transportate în anumite direcții poate fi interzisă numai în cazuri excepționale de către Agenția Navală, care va comunica din timp acest lucru Guvernului și organizațiilor interesate.

(2) În cazul întreruperii traficului maritim din cauza unor fenomene naturale, sinistre și accidente maritime și în cazul instaurării unui regim de carantină, recepționarea mărfurilor poate fi suspendată sau limitată temporar prin decizie a directorului de port, fapt care trebuie adus de urgență la cunoștința Agenției Navale, aceasta urmînd să stabilească termenele de suspendare sau de limitare a recepționării mărfurilor.

(3) Recepționarea mărfurilor poate fi interzisă, suspendată sau limitată pentru transport în anumite direcții, din și spre anumite porturi, fapt care trebuie adus, de către directorul portului, la cunoștința expeditorilor, iar în cazul transportului de mărfuri prin trafic direct mixt sau prin trafic direct pe apă, și la cunoștința organizațiilor altor tipuri de transport.

Articolul 136. Transportul maritim de poștă

(1) Subdiviziunilor organului central de specialitate li se acordă dreptul de a transporta poștă cu nave sub pavilionul Republicii Moldova care efectuează curse regulate.

(2) Poșta poate fi transportată pe mare:

a) însoțită de angajați ai operatorului de poștă; sau

b) neînsoțită, fiind predată la secția de bagaje.

(3) Pe navele care transportă poștă însoțită de lucrători ai operatorului de poștă, acestora li se pun la dispoziție încăperi pentru păstrarea și prelucrarea poștei și încăperi pentru odihnă.

(4) Transportul maritim de poștă se efectuează conform unor reglementări speciale, aprobate de organului central de specialitate.

(5) Transportatorul poartă răspundere față de operatorii de poștă pentru pierderea, deteriorarea sau distrugerea din culpa sa a poștei.

Articolul 137. Transporturile maritime internaționale

Transportul de mărfuri între porturile Republicii Moldova și porturile unor alte state poate fi efectuat atât de nave moldovenești, cât și de nave străine.

Capitolul 2

CONTRACTUL DE TRANSPORT MARITIM DE MĂRFURI

Articolul 138. Noțiunea și tipurile contractului de transport maritim de mărfuri

(1) Prin contractul de transport maritim de mărfuri, transportatorul își asumă obligația să transporte spre portul de destinație mărfurile încredințate sau care îi vor fi încredințate de către expeditor și să le predea persoanei legal împuternicite pentru a le lua în primire (destinatarul), iar expeditorul sau navlositorul se obligă să achite pentru aceasta taxa convenită, denumită navlu.

(2) Poate fi încheiat contract de transport maritim de mărfuri:

a) cu stipularea închirierii (navlosirii) navei în întregime, a unei părți din ea sau a unor anumite spații pentru transportul de mărfuri (charter);

b) fără stipularea de la lit.a).

(3) Navlositorul este persoana care încheie cu transportatorul un contract de navlosire.

(4) Expeditorul este persoana care încheie contractul de transport maritim de mărfuri specificat la alin.(2) lit.b) și orice persoană care, în numele său, predă transportatorului mărfurile.

Articolul 139. Dovada încheierii contractului

Contractul de transport maritim de mărfuri se face în scris. Existența și conținutul unui astfel de contract pot fi dovedite prin charter, conosament sau prin alte acte.

Articolul 140. Raportul dintre charter și conosament

(1) Raporturile dintre transportator și destinatarul mărfurilor care nu este parte a

contractului de transport se specifică în conosament. Clauzele charterului sînt obligatorii pentru destinatar dacă în conosament se face trimitere la ele.

(2) Condițiile conosamentului referitoare la raporturile dintre transportator și navlositor se aplică în cazul în care nu vin în contradicție cu clauzele charterului.

Articolul 141. Conținutul charterului

(1) În charter se indică:

- a) numele părților;
- b) navlul;
- c) numele navei;
- d) mărfurile cu specificul lor;
- e) locul de încărcare;
- f) locul de destinație al mărfurilor sau direcția spre care se îndreaptă nava.

În contract pot fi incluse, prin acordul părților, și alte stipulații și excepții.

(2) Charterul este semnat de transportator și navlositor sau de reprezentanții lor.

Articolul 142. Actele probatorii ale recepționării mărfurilor

(1) După recepționarea mărfurilor spre transportare, transportatorul, la cererea expeditorului, îi eliberează un conosament, care constituie actul probatoriu al recepționării mărfurilor.

(2) Conosamentul se întocmește în baza unui act, semnat de expeditor, care trebuie să conțină datele specificate la art.143 alin.(1) lit.d)-h).

(3) Expeditorul poartă răspundere față de transportator pentru toate consecințele pe care le poate comporta informația incorectă sau incompletă, inserată în actul indicat la alin.(2).

(4) Expeditorul este în drept să ceară transportatorului eliberarea, în loc de conosament, a unui bon maritim de livrare sau a unui alt act probatoriu al primirii mărfurilor spre transportare.

Articolul 143. Datele din conosament

(1) În conosament se indică în mod obligatoriu:

- a) numele navei, dacă mărfurile sînt recepționate spre transportare pe o anumită navă;
- b) numele transportatorului și sediul lui;

c) locul și data primirii sau încărcării mărfurilor de către transportator;

d) numele expeditorului și sediul lui;

e) locul de destinație al mărfurilor sau, în cazul charterului, locul de destinație sau direcția navei;

f) numele destinatarului (clauza conosamentului nominativ) sau mențiunea eliberării conosamentului "la ordinul expeditorului" sau "la ordinul destinatarului" (clauza conosamentului "la ordin"), sau mențiunea eliberării conosamentului "la purtător" (clauza conosamentului "la purtător");

g) însemnele ce țin de specificul mărfurilor, mărcile aplicate pe ele, numărul de coțade sau de obiecte, masa mărfurilor sau cantitatea lor desemnată în alt mod, iar în cazurile respective, datele privind ambalajul, aspectul exterior și calitățile specifice ale mărfurilor (aceste date se expun exact așa cum au fost prezentate de expeditor);

h) navlul și alte drepturi convenite transportatorului cu indicația că acestea urmează să i se plătească conform charterului sau unui alt act, ori că au fost plătite anticipat;

i) data, ora și locul eliberării conosamentului;

j) numărul de exemplare originale ale conosamentului;

k) semnătura transportatorului sau ale mandatarului acestuia.

(2) Dacă, la primirea în vrac a mărfurilor lichide, solide sau granulare, datele specificate la alin.(1) lit.g) nu au fost controlate, transportatorul este în drept să includă în conosament clauza respectivă. El poate include în conosament o astfel de clauză și la recepționarea unor alte tipuri de mărfuri.

(3) În conosament pot fi incluse, prin acordul părților, și alte clauze și excepții.

Articolul 144. Numărul de exemplare ale conosamentului

(1) Transportatorul poate elibera expeditorului, la solicitare, câteva exemplare originale de conosament, în care se specifică numărul de exemplare originale emise.

(2) La predarea mărfurilor conform unui exemplar de conosament, celelalte exemplare devin nule.

Articolul 145. Transmiterea conosamentului

Conosamentul se transmite cu respectarea următoarelor reguli:

a) conosamentul nominativ - prin andosare nominală în folosul persoanei numite sau în alte modalități după regulile cesiunii de creanță;

b) conosamentul "la ordin" - prin andosare nominală în folosul persoanei numite sau andosare în alb;

c) conosamentul "la purtător" - prin simplă remitere, adică fără andosare.

Articolul 146. Dreptul de a dispune de mărfuri

(1) Expeditorul are dreptul de a dispune de mărfuri pînă la predarea lor către destinatar ori pînă la transmiterea acestui drept către destinatar sau către un terț, anunțînd transportatorul despre transmitere.

(2) Expeditorul este în drept să ceară returnarea mărfurilor în locul de încărcare, pînă la plecarea navei, sau într-un port de escală, ori predarea lor către un alt destinatar decît cel indicat în conosament, cu condiția că va prezenta toate exemplarele conosamentului sau că va face dovada garanției conosamentului și va respecta prevederile din prezentul cod privind denunțarea contractului de transport maritim. De aceste drepturi beneficiază și deținătorul legal al tuturor exemplarelor de conosament, eliberate expeditorului de mărfuri.

Articolul 147. Ambalajul și marcarea mărfurilor

(1) Pentru a se asigura integritatea lor deplină, mărfurile se prezintă, după caz, în ambalaje de o singură utilizare sau în ambalaje refolosibile, care trebuie să fie în stare bună și să corespundă standardelor sau condițiilor tehnice.

(2) Expeditorul este obligat să marcheze mărfurile în modul stabilit și să prezinte transportatorului datele necesare despre ele. Dacă mărfurile necesită o manipulare specifică, expeditorul trebuie să informeze transportatorul despre particularitățile și modul lor de manipulare.

Articolul 148. Actele mărfurilor

Expeditorul este dator să remită la timp transportatorului, pentru mărfuri, toate actele cerute de regulile portuare, vamale, sanitare și de alte reguli administrative și este răspunzător în fața lui de daunele cauzate prin remiterea tardivă a acestor acte, prin perfectarea lor neconformă ori incompletă.

Articolul 149. Navigabilitatea navei

(1) Transportatorul este obligat să aducă nava, pînă la data plecării ei în cursă, în bună stare de navigabilitate, să asigure deplina ei conformitate cu normele tehnice de navigație, să o echipeze și să o aprovizioneze cu tot necesarul, să o asigure cu echipajul reglementar, să amenajeze calele, magaziile și celelalte compartimente, destinate transportului, pentru buna încărcare, transportare și păstrare a mărfurilor.

(2) Transportatorul nu poartă răspundere de lipsa bunei stări de navigabilitate a navei dacă va demonstra că această lipsă a fost cauzată de viciile ascunse ale navei, imposibil de depistat cînd a depus diligența rezonabilă cerută.

(3) Acordul părților privind transportul de mărfuri care contravine alin.(1) este nul.

Articolul 150. Schimbarea navei transportatoare

Dacă mărfurile sînt recepționate spre a fi transportate pe o anumită navă, ele nu pot fi încărcate pe o altă navă decît cu acordul scris al expeditorului sau al navlositorului, exceptîndu-se cazurile de transbordare dictate de necesitățile tehnice care au apărut după demararea operațiunilor de încărcare.

Articolul 151. Cheltuielile de încărcare

Expeditorul sau navlositorul plasează din contul său mărfurile de-a lungul bordului navei. Cheltuielile de încărcare și de arimare (stivuire) a mărfurilor le suportă transportatorul.

Articolul 152. Arimarea mărfurilor

(1) Mărfurile sînt arimate potrivit dispozițiilor comandantului, însă nici o marfă nu va fi stivuită pe punte fără consimțămîntul scris al expeditorului, cu excepția celor permise de a fi transportate pe punte în conformitate cu reglementările în vigoare și cu uzanțele de cutumă.

(2) Transportatorul este responsabil de arimarea corectă a mărfurilor. Dispozițiile transportatorului referitoare la arimare sînt obligatorii pentru organizațiile și persoanele care efectuează manipularea mărfurilor.

Articolul 153. Notificarea de punere a navei la dispoziție

(1) Dacă transportul maritim se face în bază de charter, transportatorul este obligat să pună nava la dispoziție spre încărcare în termenul stipulat în contract. În caz contrar, navlositorul este în drept să denunțe contractul și să ceară reparația daunelor.

(2) În cazul transportului maritim în bază de charter, transportatorul trebuie să notifice în scris navlositorului sau expeditorului (dacă acesta din urmă este indicat de navlositor în contract) că nava este gata de încărcare sau va fi gata într-un anumit timp. Notificarea se face atunci cînd nava se află în portul de încărcare sau în dana de așteptare.

(3) Data și ora la care se face notificarea amintită la alin.(2) se stabilesc prin acordul părților, iar în lipsa unui astfel de acord, prin uzanțele portului de încărcare.

(4) Dacă nava nu este gata să primească mărfurile în timpul indicat în notificarea de la alin.(2), se consideră că notificarea nu a fost făcută, transportatorul fiind obligat să repare navlositorului daunele cauzate de acest fapt.

Articolul 154. Staliile

(1) Staliile, care înseamnă timpul acordat navlositorului de către transportator pentru încărcarea navei, se stabilesc prin acordul părților, iar în lipsa unui astfel de acord, prin uzanțele portului de încărcare.

(2) Staliile se calculează în zile, ore și minute de muncă, începînd cu ziua imediat următoare zilei în care a fost prezentată notificarea privind punerea navei la dispoziție spre încărcare. Se exceptă din calculul staliilor timpul în care nu s-a efectuat încărcarea din cauze dependente de transportator sau în virtutea unor forțe majore, sau a condițiilor

hidrometeorologice care amenință integritatea mărfurilor sau împiedică încărcarea fără de pericole. Timpul în care nu se efectuează încărcarea din cauze dependente de navlositor intră în calculul staliilor.

(3) Dacă încărcarea s-a efectuat înainte de curgerea staliilor, timpul real consumat pentru încărcare se consideră stalii.

(4) Pentru terminarea încărcării înainte de expirarea staliilor, poate fi stabilită navlositorului, prin acord între părți, o indemnitate de celeritate, denumită despatch. În lipsa unui acord între părți, despatch-ul va fi egal cu jumătate din taxa de staționare a navei.

Articolul 155. Contrastaliile

(1) Părțile pot stabili, printr-un acord, contrastalii, care înseamnă timp suplimentar pentru continuarea încărcării mărfurilor după expirarea staliilor, precum și o indemnitate de întârziere, denumită demurrage, ce se cuvine transportatorului pentru staționarea navei.

(2) Contrastaliile operează fără întrerupere în zilele calendaristice, ore și minute consecutive din momentul expirării staliilor. În calculul contrastaliilor intră duminicile și zilele de sărbătoare stabilite oficial, timpul considerat în port în afara orelor de program, precum și timpul întreruperilor din operațiunea de încărcare cauzate de forțe majore sau de condiții hidrometeorologice care amenință integritatea mărfurilor sau împiedică încărcarea fără de pericole. Timpul în care nu s-au efectuat operațiuni de încărcare din cauze dependente de transportator se exceptă din calculul contrastaliilor.

(3) În lipsa unui acord între părți, contrastaliile și indemnitatea de întârziere (demurrage) se stabilesc în funcție de uzanțele portului de încărcare. Dacă astfel de uzanțe nu există, demurrage-ul se determină luându-se în calcul cheltuielile de întreținere a navei și a echipajului.

Articolul 156. Dreptul transportatorului de a expedia nava în cursă după expirarea contrastaliilor

(1) Transportatorul are dreptul ca, după expirarea contrastaliilor, să expedieze nava în cursă chiar dacă nu toată marfa este încărcată pe navă din cauze independente de el, urmînd să-și păstreze dreptul de a primi navlul în întregime.

(2) În cazul punerii la dispoziție a întregii nave, transportatorul nu este în drept să refuze primirea mărfurilor aduse înainte de expirarea staliilor sau a contrastaliilor dacă părțile au convenit asupra acestui lucru, chiar dacă primirea și arimarea mărfurilor pot reține nava după expirarea termenului stabilit.

(3) În cazul punerii la dispoziție numai a unei părți din navă, transportatorul este în drept să refuze, pînă la expirarea staliilor și contrastaliilor, primirea mărfurilor care, fiind prezentate cu întârziere, nu pot fi încărcate în modul convenit și fără prejudicii pentru restul încărcăturii decît reținîndu-se nava. În acest caz, transportatorul își păstrează dreptul de a primi navlul în întregime.

Articolul 157. Eliminarea mărfurilor străine

Dacă navlositorul care a închiriat numai o parte din navă sau anumite magazine ale ei depistează în ele mărfuri străine, el poate cere eliminarea lor în portul de plecare, iar dacă a închiriat întreaga navă - în orice port de escală. Dacă mărfurile nu au fost eliminate la timpul oportun, navlositorul are dreptul să ceară reducerea respectivă a navlului și reparația daunelor suportate astfel.

Articolul 158. Eliminarea mărfurilor periculoase

(1) Mărfurile ușor inflamabile, explozive sau nocive prezentate sub alte denumiri sau sub denumiri aproximative și admise pentru transport ca urmare a faptului că transportatorul, examinându-le aspectul, nu le-a depistat pericolozitatea pot fi oricând evacuate sau nimicite (dezamorsate), în dependență de posibilități, fără ca transportatorul să fie obligat a repara expeditorului daunele cauzate.

(2) Expeditorul este răspunzător de toate daunele cauzate prin transportul mărfurilor indicate la alin.(1).

(3) Navlul pentru transportul mărfurilor indicate la alin.(1) nu se restituie, iar în cazul neachitării lui la expediere, transportatorul este în drept să-l perceapă integral.

(4) Dacă mărfurile indicate la alin.(1) au fost încărcate cu știrea și consimțământul transportatorului și dacă în timpul cursei prezintă pericol pentru navă, pentru celelalte mărfuri sau pentru persoanele de la bord, transportatorul procedează cu ele în modul stabilit la numitul alineat. În acest caz, transportatorul nu repară daunele pricinuite expeditorului, cu excepția avariei comune, avînd dreptul la un navlu proporțional distanței parcurse de navă cu mărfurile periculoase la bord.

Articolul 159. Plecarea navei la cererea navlositorului

În cazul închirierii întregii nave, transportatorul este obligat să pornească nava în marș la cererea navlositorului chiar dacă mărfurile nu au fost încărcate în volumul convenit. În o astfel de situație, transportatorul are dreptul la navlul întreg, stabilit în contract.

Articolul 160. Denunțarea contractului

(1) Orice parte este în drept să denunțe contractul de transport maritim de mărfuri înainte de plecarea navei, fără a repara celelalte părți daunele cauzate astfel, în cazul:

a) declanșării de acțiuni militare sau de alte acțiuni, în timpul cărora apare pericolul capturării navei și/sau a mărfurilor;

b) blocării portului de plecare sau portului de destinație;

c) antrenării navei în executarea unor misiuni speciale pentru necesitățile statului;

d) reținerii navei la ordinul autorităților din motive neimputabile părților;

e) interdicției, date de autorități, scoaterii din portul de plecare sau introducerii în portul de destinație a mărfurilor recepționate spre transportare.

(2) În cazurile prevăzute la alin.(1) lit.d) și e), dacă reținerea navei este de scurtă durată, contractul de transport maritim de mărfuri nu poate fi denunțat decât cu condiția reparării daunelor cauzate celeilalte părți.

(3) În cazurile prevăzute la alin.(1), transportatorul nu suportă cheltuielile de descărcare.

(4) Orice parte este în drept, în unul din cazurile enumerate la alin.(1), să denunțe contractul și în timpul cursei. Atunci, expeditorul sau navlositorul va repara transportatorului toate cheltuielile suportate la transportul de mărfuri, inclusiv cheltuielile de descărcare, și va achita navlul proporțional distanței parcurse de navă cu mărfurile la bord.

Articolul 161. Încetarea contractului fără a fi denunțat de părți

(1) Contractul de transport maritim de mărfuri încetează fără a fi denunțat de părți și fără ca acestea să-și onoreze obligațiunile de reparație a daunelor cauzate prin încetarea lui dacă, înainte de ieșirea navei din portul de încărcare, în circumstanțe independente de părți:

- a) nava a fost distrusă prin acte de violență sau a fost capturată;
- b) nava a fost declarată în stare de nenavigabilitate;
- c) s-a distrus o cantitate determinată de marfă;
- d) s-a produs pierderea mărfii datorită naturii ei proprii după ce a fost recepționată spre transportare, expeditorul nereușind să o înlocuiască în termen cu o altă marfă.

(2) Contractul de transport maritim de mărfuri poate înceta, din cauzele expuse la alin.(1), și în timpul cursei. În acest caz, transportatorul este în drept să încaseze un navlu proporțional distanței efectiv parcurse, luându-se în calcul cantitatea de mărfuri salvate și predate destinatarului.

Articolul 162. Impedimentele intrării în port

(1) Dacă nava nu poate intra în portul de destinație din cauza interdicției date de autorități, fenomenelor naturale sau din alte cauze independente de transportator, acesta trebuie să informeze imediat expeditorul sau navlositorul, sau persoana împuternicită să administreze mărfurile în cazul când ultima este cunoscută transportatorului.

(2) Dacă, într-un termen rezonabil din momentul expedierii înștiințării despre imposibilitatea intrării în portul de destinație, comandantul navei închiriate integral nu a primit dispoziția expeditorului sau a navlositorului, sau a persoanei împuternicite să administreze mărfurile, el este în drept să le descarce, la latitudinea sa, într-un port proxim ori să le returneze în portul de plecare, în funcție de faptul care soluție ar fi, în opinia comandantului, mai avantajoasă pentru navlositor ori pentru persoana împuternicită să administreze mărfurile.

(3) În cazul închirierii unei părți din navă, mărfurile care nu pot fi aduse în portul de

destinație vor fi descărcate în alt port, conform dispoziției expeditorului sau navlositorului, sau persoanei împuternicite să administreze mărfurile. Dacă comandantul nu primește o astfel de dispoziție în termen de 3 zile calendaristice din momentul expedierii înștiințării specificate la alin.(2), el este în drept să lase mărfurile într-un port proxim, la latitudinea sa, și să informeze despre acest fapt expeditorul sau navlositorul, sau persoana împuternicită să administreze mărfurile. Comandantul are dreptul să procedeze în aceeași manieră și atunci când executarea dispoziției primite ar prejudicia interesele posesorilor celorlalte mărfuri de la bord.

(4) Transportatorul are dreptul la reparația cheltuielilor sale, ocazionate de așteptarea, într-un termen rezonabil, a dispoziției expeditorului sau a navlositorului, sau a persoanei împuternicite să administreze mărfurile, a cheltuielilor de manipulare a mărfurilor, precum și la navlu, proporțional distanței parcurse cu mărfurile la bord.

Articolul 163. Termenele de transportare și drumurile de navigație

(1) Transportatorul are obligația de a transporta mărfurile în termenele stabilite de părțile contractante și pe drumul de navigație stipulat în contract, iar dacă acestea nu sînt stabilite, să le transporte în termenele uzuale și pe drumuri de navigație obișnuite.

(2) Nu se consideră derogare de la contractul de transport maritim de mărfuri abaterea navei din drumul de navigație stabilit săvîrșită în scopul salvării pe mare de vieți omenești, de nave și mărfuri, alte abateri din drum rezonabile, neprovocate de acțiunile greșite ale transportatorului.

Articolul 164. Descărcarea mărfurilor

(1) La descărcarea mărfurilor în portul de destinație se aplică regulile stabilite la art.154 și 155.

(2) Cheltuielile de descărcare de pe navă și de amplasare a mărfurilor de-a lungul bordului ei sînt suportate de transportator.

Articolul 165. Predarea mărfurilor

(1) În portul de destinație, mărfurile sînt predate:

a) conform conosamentului nominativ - destinatarului indicat în conosament sau persoanei căreia conosamentul i-a fost transmis prin andosare sau în alte modalități după regulile cesiunii de creanță;

b) conform conosamentului "la ordin" - expeditorului sau destinatarului, în funcție de faptul dacă conosamentul este "la ordinul expeditorului" sau "la ordinul destinatarului", iar dacă în conosament sînt andosări (girări) - ultimului andosant girant din ordinea succesivă a andosărilor (girărilor) sau purtătorului de conosament cu ultima andosare în alb;

c) la prezentarea conosamentului "la purtător" - purtătorului său.

(2) Dacă a fost eliberat un bon de livrare maritim sau un alt act similar, transportatorul poate preda mărfurile doar destinatarului indicat în bon sau act ori

destinatarului indicat de expeditor.

Articolul 166. Plățile efectuate la primirea mărfurilor. Dreptul de retenție a mărfurilor

(1) La primirea mărfurilor, destinatarul este obligat să repare transportatorului cheltuielile aferente transportatorului de mărfuri, indemnitatea de staționare în portul de destinație, să plătească navlul și indemnitatea de staționare în portul de încărcare, dacă achitarea lor de către destinatar este prevăzută în conosament sau în alt act în a cărui bază au fost transportate mărfurile, iar în caz de avarie comună să depună contribuția la avaria comună sau să prezinte garanția cuvenită.

(2) Transportatorul are dreptul de a reține mărfurile pînă la efectuarea plăților din alin.(1). El poate exercita dreptul de retenție a mărfurilor și atunci cînd le predă la un depozit ce nu aparține destinatarului, însă cu condiția informării posesorului de depozit despre exercitarea acestui drept.

(3) După ce predă destinatarului mărfurile, transportatorul pierde dreptul de a cere expeditorului sau navlositorului plățile neefectuate de destinatar, cu excepția cazurilor cînd transportatorul nu a avut posibilitatea să exercite dreptul de retenție a mărfurilor din cauze independente de el.

Articolul 167. Dreptul de a da în gaj mărfurile

(1) Pentru a asigura executarea art.166 alin.(1), transportatorul are dreptul de a da în gaj mărfurile transportate.

(2) Dreptul de gaj asupra mărfurilor încetează în cazul:

- a) predării lor către destinatar;
- b) satisfacerii revendicărilor transportatorului garantate prin gaj;
- c) acceptării de către transportator a altor garanții corespunzătoare.

(3) Transportatorul are dreptul de a vinde, în condițiile legii, mărfurile care fac obiectul gajului, anunțînd în prealabil expeditorul sau navlositorul și destinatarul. În astfel de cazuri, cheltuielile specificate la art.166 alin.(1) sînt reparate din încasările din vînzarea mărfurilor, după acoperirea cheltuielilor de judecată, de depozitare și comercializare a mărfurilor.

(4) Dacă mijloacele bănești obținute din vînzarea mărfurilor nu sînt suficiente pentru reparația cheltuielilor transportatorului specificate la art.166 alin.(1), acesta este în drept să ceară expeditorului sau navlositorului diferența neîncasată.

Articolul 168. Examinarea mărfurilor și verificarea lor cantitativă

Destinatarul și transportatorul sînt în drept să ceară, pînă la momentul predării mărfurilor, examinarea sau verificarea lor cantitativă. Cheltuielile aferente acestor proceduri sînt suportate de solicitantul examinării sau verificării.

Articolul 169. Reclamarea pierderii, diferenței în minus sau avarierii de mărfuri

(1) În cazul în care, la primirea mărfurilor transportate în bază de conosament, destinatarul nu a făcut transportatorului nici o reclamație scrisă referitoare la pierderi, la diferența în minus sau la avarierea de mărfuri, se va considera, dacă nu va fi demonstrat contrariul, că mărfurile au fost primite în condițiile conosamentului.

(2) Destinatarul, în cazul în care, la primirea mărfurilor le-a examinat sau verificat împreună cu transportatorul, poate să nu facă reclamația specificată la alin.(1).

(3) Dacă pierderea, diferența în minus ori avarierea mărfurilor nu a putut fi depistată prin modalitățile uzuale de primire a lor, destinatarul urmează să adreseze transportatorului reclamația de rigoare în termen de 3 zile calendaristice de la primirea mărfurilor.

(4) Acordul privind primirea de mărfuri care contravine prezentului articol este nul.

Articolul 170. Predarea spre păstrare a mărfurilor nerevendicate

(1) În cazul în care destinatarul mărfurilor transportate pe o navă închiriată parțial nu le-a revendicat în portul de destinație, nu a emis dispoziții în privința lor sau a renunțat la ele, transportatorul este în drept să le predea la păstrare, anunțând expeditorul, într-un depozit sau în alt loc sigur.

(2) În cazul în care de la expeditorul, navlositorul sau persoana împuternicită să administreze mărfurile, transportate pe o navă închiriată integral, nu vor parveni dispoziții, comandantul va dispune descărcarea și depozitarea mărfurilor numai după expirarea staliilor și contrastaliilor. Timpul pierdut la predarea mărfurilor spre păstrare se consideră staționare neproductivă a navei.

(3) Dacă, în termen de 2 luni din ziua sosirii navei în port, mărfurile predate spre păstrare nu vor fi revendicate, iar expeditorul sau navlositorul, sau persoana împuternicită să administreze mărfurile nu va plăti transportatorului sumele datorate, acesta din urmă are dreptul să vîndă mărfurile. Mărfurile perisabile nerevendicate pot fi vîndute înainte de expirarea termenului indicat.

(4) Termenele și modul de păstrare, în portul maritim, a mărfurilor pînă a fi primite de către destinatar, modul de comercializare a mărfurilor nerevendicate de către destinatar sînt stabilite în regulile emise de organului central de specialitate.

Articolul 171. Comercializarea mărfurilor nerevendicate, predate spre păstrare

(1) Mijloacele obținute din comercializarea mărfurilor specificate la art.170 alin.(3), din care se scad sumele datorate transportatorului, se trec la contul acestuia, urmînd să fie eliberate expeditorului sau navlositorului. Dacă mijloacele obținute din comercializarea mărfurilor nerevendicate nu sînt suficiente acoperirii plăților și cheltuielilor de păstrare și comercializare a mărfurilor efectuate de transportator, acesta este în drept să ceară

expeditorului sau navlositorului diferența neîncasată.

(2) Dacă, în termen de 6 luni din ziua comercializării mărfurilor, nici o persoană juridică sau fizică nu-și revendică drepturile asupra mijloacelor încasate, acestea, după ce din ele se scad sumele datorate transportatorului, se fac venit la bugetul Republicii Moldova. În cazul vânzării de mărfuri nerevendicate și nedocumentate, mijloacele încasate se fac venit transportatorului pentru acoperirea pierderilor aferente satisfacerii reclamațiilor de pierdere a mărfurilor.

Articolul 172. Plata sumelor datorate transportatorului

Toate sumele datorate transportatorului le plătește expeditorul sau navlositorul. În cazurile prevăzute în înțelegerea dintre expeditor sau navlositor cu transportatorul și cu condiția încorporării acestei înțelegeri în conosament, cheltuielile de transport sînt suportate de către destinatar.

Articolul 173. Navlul

(1) Navlul se stabilește prin acordul părților. În lipsa unui astfel de acord, navlul se calculează după tarifele în vigoare în locul și în timpul încărcării mărfurilor.

(2) Dacă pe navă s-a încărcat o cantitate mai mare de mărfuri decît prevede contractul de transport, navlul se majorează respectiv.

(3) Dacă, în locul mărfurilor prevăzute de contract, pe navă s-au încărcat alte mărfuri pentru al căror transport navlul este mai mare decît cel stabilit în contract, se plătește navlul pentru transportul mărfurilor încărcate.

(4) Dacă navlul pentru transportul mărfurilor încărcate este mai mic decît navlul pentru transportul mărfurilor prevăzute în contract, se plătește navlul prevăzut în contract.

Articolul 174. Garanția de plată a navlului

Dacă valoarea mărfurilor încărcate nu acoperă navlul și cheltuielile, aferente mărfurilor, suportate de transportator, iar expeditorul sau navlositorul nu a achitat navlul întreg și nu a prezentat garanția suplimentară convenită, transportatorul este în drept ca, înainte de plecarea navei, să denunțe contractul și să ceară achitarea a jumătate din navlul convenit, a indemnitații de staționare, dacă nava a staționat, precum și reparația altor cheltuieli aferente mărfurilor. În astfel de cazuri, descărcarea se va efectua din contul expeditorului sau al navlositorului.

Articolul 175. Achitarea navlului la denunțarea contractului de către expeditor sau navlositor în cazul închirierii întregii nave

(1) În cazul închirierii întregii nave, expeditorul sau navlositorul are dreptul să denunțe contractul, fiind obligat să achite:

a) jumătate din navlul global, indemnitatea de staționare nejustificată, dacă nava a staționat, și partea din cheltuielile aferente mărfurilor, suportate pînă la acel moment de către transportator și neincluse în navlu dacă contractul a fost denunțat pînă la expirarea

staliilor sau contrastaliilor, ori înainte de plecarea navei în cursă, în funcție de faptul care dintre momentele indicate s-a produs mai întâi;

b) navlul global, indemnitatea și cheltuielile indicate la lit.a) dacă contractul a fost denunțat după una din situațiile specificate la aceeași literă, iar contractul a fost încheiat pentru o singură cursă;

c) navlul global pentru prima cursă, indemnitatea și cheltuielile indicate la lit.a), precum și jumătate din navlul global pentru celelalte curse dacă contractul a fost denunțat după una din situațiile specificate la aceeași literă, iar contractul a fost încheiat pentru câteva curse.

(2) Dacă expeditorul sau navlositorul denunță contractul de transport maritim înainte de plecarea navei în cursă, transportatorul este obligat să-i restituie mărfurile chiar dacă descărcarea ar putea reține nava peste termenul preconizat.

(3) Dacă expeditorul sau navlositorul denunță contractul de transport maritim în timpul cursei, el este în drept să pretindă restituirea mărfurilor numai în portul de destinație, stabilit în contract, sau în portul de escală.

Articolul 176. Achitarea navlului la denunțarea contractului de către expeditor sau navlositor în cazul navlosirii parțiale

(1) În cazul închirierii unei părți de navă, expeditorul sau navlositorul poate denunța contractul numai cu condiția achitării navlului întreg, indemnității de staționare, dacă nava a staționat, și reparației cheltuielilor aferente mărfurilor, suportate de transportator și neincluse în navlu.

(2) La cererea expeditorului sau navlositorului, transportatorul trebuie să elibereze mărfurile pînă a fi aduse în portul de destinație numai dacă astfel nu vor fi prejudiciate interesele transportatorului, ale altor expeditori sau navlositori.

Articolul 177. Achitarea navlului în cazul pierderii mărfii

(1) În cazul pierderii mărfurilor în timpul transportului nu se percepe navlu, iar navlul plătit în prealabil se restituie.

(2) Dacă marfa pierdută este salvată, transportatorul are dreptul la un navlu proporțional distanței parcurse de navă cu mărfurile la bord. În astfel de cazuri, în calculul navlului se ia:

a) raportul dintre drumul parcurs de navă cu mărfurile la bord și lungimea întregii curse convenite în contract;

b) raportul dintre cheltuielile financiare, de timp, de muncă, precum și pericolele din distanța parcursă cu mărfuri la bord, și cheltuielile financiare, de timp, de muncă și pericolele care, de obicei, revin părții de drum parcurse fără mărfuri la bord.

(3) Pentru mărfurile pierdute sau deteriorate prin proprietățile lor naturale sau în circumstanțe dependente de expeditor sau navlositor, se plătește navlu întreg.

Articolul 178. Răspunderea expeditorului și navlositorului

(1) Expeditorul și navlositorul sînt obligați să repare transportatorului daunele cauzate din culpa lor sau din culpa persoanelor de ale căror acțiuni sînt responsabili.

(2) Expeditorul care nu s-a constituit parte a contractului de transport maritim de mărfuri răspunde pentru daunele cauzate transportatorului din culpa sa.

Articolul 179. Răspunderea transportatorului și exonerarea lui de răspundere pentru mărfuri

(1) Transportatorul răspunde pentru pierderea, diferența în minus și avarierea mărfurilor, precum și pentru încălcarea termenului de transport, din momentul preluării mărfurilor spre transportare și pînă în momentul predării lor.

(2) Transportatorul nu răspunde pentru pierderea, diferența în minus și avarierea mărfurilor preluate și nici pentru încălcarea termenului de transport dacă va demonstra că acestea au avut loc din cauza:

- a) unor cazuri de forță majoră;
- b) unor pericole produse nu din culpa sa, unor sinistre și avarii pe mare sau pe alte căi navigabile;
- c) unui incendiu izbucnit nu din culpa sa;
- d) salvării pe mare de vieți omenești, de nave și bunuri;
- e) acțiunilor sau ordinelor autorităților publice (sechestru, arest, carantină etc.), în cazul în care nu există culpa sa;
- f) unor acțiuni militare, acte de terorism, tulburări civile;
- g) imprudenței sau greșelilor expeditorului ori ale destinatarului;
- h) viciilor ascunse ale navei;
- i) defectelor latente ale mărfurilor, proprietăților lor naturale sau perisabilității lor;
- j) defectelor latente ale ambalajului;
- k) insuficienței sau imperfecțiunii mărcilor aplicate pe mărfuri;
- l) unor acțiuni de prevenire a poluării mediului înconjurător;
- m) altor factori independenți de transportator, angajați sau agenți ai lui.

(3) Transportatorul nu răspunde pentru diferența în minus a mărfurilor aduse în portul de destinație:

- a) în cale, cu mahoane și în containere în bună stare și cu sigiliile expeditorului

intacte;

b) în alte ambalaje intacte, fără semne că ar fi fost deschise;

c) sub supravegherea reprezentantului expeditorului sau al destinatarului, cu excepția cazurilor când destinatarul dovedește că diferența în minus a mărfurilor este imputabilă transportatorului.

Articolul 180. Greșelile de navigație

Transportatorul nu răspunde pentru pierderea, diferența în minus, avarierea mărfurilor și nici pentru încălcarea termenului de transport dacă va dovedi că acestea sînt consecința acțiunilor sau imprudenței comandantului, membrilor de echipaj sau pilotului din timpul navigației sau al administrării navei.

Articolul 181. Repararea daunelor cauzate de pierderea, diferența în minus sau avarierea mărfurilor

(1) Pentru daunele cauzate de pierderea, diferența în minus sau avarierea mărfurilor, transportatorul poartă răspundere:

a) egală cu valoarea efectivă a mărfurilor pierdute sau aflate în minus - în caz de pierdere sau de diferență în minus;

b) egală sumei cu care s-a redus valoarea globală a mărfurilor - în caz de avariere a mărfurilor.

(2) Transportatorul restituie de asemenea navlul primit dacă acesta nu intră în valoarea mărfurilor pierdute sau aflate în minus.

Articolul 182. Determinarea valorii mărfurilor pierdute, aflate în minus sau avariate

(1) Valoarea efectivă a mărfurilor pierdute sau avariate se determină luîndu-se în calcul valoarea mărfurilor în portul de destinație la data sosirii reale sau la data sosirii preconizate a navei. Dacă mărfurile nu pot fi evaluate în acest mod, se va lua în calcul valoarea mărfurilor din portul de ieșire la data plecării navei, adăugîndu-se cheltuielile pentru transportul lor.

(2) Din suma reparatorie a daunelor cauzate de pierderea, diferența în minus sau avarierea mărfurilor se scad cheltuielile de transport al mărfurilor pierdute, aflate în minus sau avariate (navlu, taxe etc.), care ar fi trebuit să fie suportate de posesorul mărfurilor, dar care nu au fost suportate din cauza pierderii, diferenței în minus sau avarierii lor.

Articolul 183. Limitarea răspunderii transportatorului

(1) Dacă valoarea mărfurilor nu a fost declarată și nici consemnată în conosament, răspunderea transportatorului nu poate depăși 666,67 unități de calcul pentru o coșadă sau pentru o altă unitate de încărcare ori 2,0 unități de calcul pentru un kilogram de masă brută de marfă pierdută, aflată în minus sau avariata, în funcție de faptul care sumă este mai

mare. Totodată, nu se ia în calcul valoarea containerelor sau a altui echipament de transport al expeditorului sau navlositorului, care se determină conform art.184.

(2) Răspunderea transportatorului pentru încălcarea termenului de transport al mărfurilor nu poate depăși navlul.

(3) Întreaga răspundere a transportatorului, în temeiul alin.(1) și (2), nu poate depăși limita răspunderii care poate fi stabilită conform alin.(1) pentru pierderea totală a mărfurilor, în raport cu care a apărut o astfel de răspundere.

(4) Dacă în conosament se indică numărul de coțade sau de alte unități de încărcare cuprinse într-un container sau în alt echipament de transport, numărul de coțade sau de alte unități de încărcare vor fi permise în conformitate cu conosamentul. Dacă astfel de date nu sînt indicate în conosament, un container sau un echipament de transport se va considera drept o coțadă sau o unitate de încărcare.

(5) Transportatorul nu beneficiază de dreptul limitării răspunderii prevăzut la alin.(1) și (2) dacă se face dovada faptului că pierderea, diferența în minus, avarierea mărfurilor sau încălcarea termenului de transport sînt consecința acțiunii sau inacțiunii lui, săvîrșite cu intenție sau din prezumție, cu conștiința posibilității de prejudiciere sau din imprudență gravă.

(6) Funcționarul și agentul transportatorului nu cad sub incidența prezentului articol dacă se face dovada faptului că pierderea, diferența în minus, avarierea mărfurilor sau încălcarea termenului de transport sînt consecința acțiunii sau inacțiunii lor, săvîrșite cu intenție sau din prezumție, cu conștiința posibilității de prejudiciere sau din imprudență gravă.

Articolul 184. Răspunderea transportatorului pentru pierderea, avarierea unui container sau a unui alt echipament de transport

Pentru pierderea, avarierea unui container sau a unui alt echipament de transport aparținînd expeditorului sau navlositorului, transportatorul poartă răspundere după cum urmează:

a) în cazul pierderii unui container sau unui alt echipament de transport, plătește valoarea lui efectivă, luîndu-se în considerare uzura la momentul pierderii;

b) în cazul avarierii unui container sau unui alt echipament de transport, plătește reparația lui în portul de destinație, dacă nu îl va repara de sine stătător sau din contul său pînă la momentul predării către destinatar.

Articolul 185. Nulitatea acordului privind exonerarea transportatorului de răspundere sau limitarea ei

(1) Dacă transportul mărfurilor se efectuează în bază de conosament, acordul privind exonerarea transportatorului de răspundere sau limitarea ei în alt mod decît cel prevăzut la art.179 și 183 este nul.

(2) Dacă conosamentul este eliberat în conformitate cu charterul, prevederile alin.(1) se aplică din momentul transmiterii conosamentului către un terț.

(3) Sub incidența alin.(1) nu cad acordurile privind:

a) responsabilitatea transportatorului din momentul recepționării mărfurilor pînă la încărcarea lor pe navă și din momentul descărcării mărfurilor pînă la predarea lor;

b) transportul de animale vii și de mărfuri pe punte;

c) transportul de mărfuri în condiții speciale, cînd tipul, aspectul și starea mărfurilor sau circumstanțele, termenele și condițiile în care trebuie să se efectueze transportul justifică încheierea unui acord special, dacă nu se eliberează conosament, iar condițiile de transport sînt incluse într-un act neordonator de mărfuri, care conține indicații în acest sens.

Capitolul 3

CONTRACTUL DE TRANSPORT MARITIM

DE PASAGERI

Articolul 186. Noțiunea de contract de transport maritim de pasageri

(1) Prin contractul de transport maritim de pasageri, transportatorul își asumă obligația de a transporta pînă în portul de destinație pasagerul, bagajul de cabină și bagajele predate în magazia de bagaje și de a le preda persoanei împuternicite legal. În cadrul acestui contract, pasagerul își asumă obligația de a plăti taxa de călătorie, iar dacă a predat bagaje în magazia de bagaje, și taxa pentru transportul lor.

(2) Transportul pasagerului include timpul în care acesta, cu bagajul lui de cabină, este dus de pe mal spre navă cu ambarcațiunea transportatorului, costul acestui transport intrînd în costul biletului de călătorie, durata îmbarcării, timpul în care pasagerul și bagajul lui de cabină sînt transportați pe mare și durata debarcării.

(3) Transportul bagajelor predate în magazia de bagaje include timpul care începe să curgă din momentul recepționării bagajelor de către transportator, angajatul sau agentul acestuia, în exercițiul funcțiunii pe țarm sau la bordul navei, și care se termină o dată cu restituirea, în modul stabilit, a bagajelor în portul de destinație.

Articolul 187. Sfera de aplicare a prezentului capitol

Prevederile prezentului capitol se aplică transportului de pasageri și de bagaje în cazul în care:

a) nava se află sub pavilionul Republicii Moldova;

b) contractul de transport maritim de pasageri este încheiat în teritoriul Republicii Moldova;

c) conform contractului de transport maritim de pasageri, locul de plecare sau locul de destinație este situat în teritoriul Republicii Moldova;

d) prin acordul părților, nu s-au stabilit alte condiții de transport.

(2) Acordul părților care limitează drepturile pasagerului prevăzute în prezentul capitol este nul.

Articolul 188. Nulitatea clauzelor

Orice clauză inclusă în contract înainte de survenirea evenimentului ce a cauzat moartea pasagerului sau deteriorarea sănătății lui ori pierderea sau avarierea bagajelor acestuia, clauză care prevede exonerarea transportatorului de răspundere față de pasager sau limitarea acestei răspunderi sub nivelul stabilit la art.196, precum și orice clauză care stipulează degrevarea transportatorului de sarcina dovezilor este nulă. Nulitatea clauzei însă nu atrage nulitatea contractului de transport maritim de pasageri dacă celelalte clauze sînt conforme prevederilor prezentului capitol.

Articolul 189. Dovada încheierii contractului

Drept dovadă că pasagerul a încheiat contract de transport maritim și că a plătit costul drumului servește biletul nominal eliberat de transportator. Preluarea de către transportator a bagajelor se adeverește prin recipisa de bagaje.

Articolul 190. Denunțarea de către pasager a contractului

(1) Pasagerul este în drept să denunțe contractul de transport maritim în orice moment înainte de plecarea navei, iar după începerea cursei, în orice port de escală.

(2) Dacă pasagerul a anunțat transportatorul că denunță contractul de transport, el are dreptul de a i se restitui taxa de călătorie și taxa pentru bagaje în modul, cuantumul și în termenul stabilite în regulile traficului de pasageri pe mare, aprobate de organului central de specialitate.

(3) Pasagerului i se restituie integral taxa pentru călătorie și pentru transportul bagajelor dacă:

a) a denunțat contractul:

- în termenul stabilit în regulile traficului de pasageri pe mare; sau
- pînă la plecarea navei, din cauză de sănătate adevărată prin certificat; sau
- din cauze dependente de transportator;

b) nu a venit la îmbarcare din cauză de sănătate.

Articolul 191. Temei pentru denunțarea contractului

(1) Transportatorul este în drept să denunțe contractul de transport maritim de

pasageri în circumstanțe independente de el, indicate la art.160 alin.(1) lit.a)-d) și la art.161 alin.(1) lit.a) și b). La denunțarea contractului înainte de ieșirea navei din port, pasagerului i se restituie integral taxa de călătorie și de bagaje, iar la denunțarea contractului după începerea cursei, din aceste taxe i se va restitui o sumă proporțională distanței neparcurse.

(2) Transportatorul este în drept să amâne plecarea navei, să schimbe itinerarul, locul de îmbarcare și/sau debarcare a pasagerului dacă astfel de acțiuni îi sînt impuse de fenomene naturale, de condiții sanitar-epidemiologice nefavorabile din portul de plecare, portul de destinație sau portul de escală din itinerar, precum și de alte evenimente și fenomene independente de transportator care fac imposibilă executarea contractului de transport maritim de pasageri.

(3) În cazurile prevăzute de prezentul articol, transportatorul este obligat să transporte din cont propriu pasagerul, la cererea acestuia, în portul de îmbarcare sau să-i repare daunele cauzate prin denunțarea contractului.

Articolul 192. Drepturile pasagerului

(1) Pasagerul are dreptul, în modul stabilit în regulile traficului de pasageri pe mare:

- a) să-și transporte copiii gratuit sau cu reduceri de tarif;
- b) să transporte gratuit bagajele de cabină în limita normelor stabilite;
- c) să predea în magazie bagajele, achitînd taxa.

(2) Pasagerul va expedia o înștiințare scrisă transportatorului sau agentului acestuia în cazul:

- a) deteriorării grave a bagajelor de cabină - înainte de debarcare sau în timpul debarcării;
- b) deteriorării grave a bagajelor predate în magazie - pînă la sau la luarea lor în primire;
- c) pierderii sau deteriorării aparent nevizibile - în termen de 15 zile din ziua debarcării sau primirii bagajelor (sau din ziua în care trebuiau să-i fie predate).

(3) Dacă pasagerul nu a înștiințat transportatorul în cazurile specificate la alin.(2), rezultă, în virtutea faptului că nu s-a adus dovada contrariului, că a primit bagajele intacte.

(4) Dacă starea bagajelor a fost verificată în comun de către părți la momentul luării lor în primire, înștiințarea nu este necesară.

(5) Bagajele nerevendicate timp de 3 luni din ziua sosirii în port a navei pot fi comercializate în modul stabilit.

Articolul 193. Asigurarea pasagerului

Pasagerul care participă la contractul de transport maritim este asigurat în mod

obligatoriu, conform legislației Republicii Moldova, pentru caz de accident. Prima de asigurare achitată de pasager intră în costul biletului de călătorie.

Articolul 194. Starea de navigabilitate a navei

Transportatorul este obligat să aducă nava în bună stare de navigabilitate pînă la data plecării în cursă, asigurînd transportul de pasageri în condiții de siguranță, dotarea navei cu echipament și aprovizionarea necesară pentru navigație, echipajul reglementar, și să o mențină în această stare în timpul cursei.

Articolul 195. Răspunderea transportatorului

(1) Transportatorul răspunde pentru dauna adusă prin moartea pasagerului sau deteriorarea sănătății lui ori prin pierderea sau avarierea bagajului acestuia dacă evenimentul care a cauzat dauna s-a produs în timpul transportului pe mare al pasagerului din culpa ori imprudența transportatorului, angajatului sau agentului acestuia în exercițiul funcțiunii.

(2) Pentru pierderea sau avarierea bagajului de cabină, transportatorul răspunde numai dacă pasagerul aduce probe suficiente că pierderea sau avarierea a avut loc din intenția sau imprudența transportatorului.

(3) Transportatorul nu poartă răspundere pentru pierderea sau deteriorarea banilor, hîrtilor de valoare, metalelor prețioase și articolelor confecționate din ele, podoabelor, operelor de artă și altor valori, cu excepția cazurilor cînd astfel de valori îi sînt predate spre păstrare și el acceptă să le păstreze în condiții de siguranță. În astfel de cazuri, transportatorul răspunde de valorile încredințate, dar numai în limitele stabilite la art.196 alin.(4).

(4) Transportatorul este exonerat, parțial sau total, de răspundere dacă dovedește că moartea pasagerului sau deteriorarea sănătății lui ori pierderea sau avarierea bagajelor acestuia a fost consecința culpei, intenției sau a imprudenței grave a pasagerului.

Articolul 196. Limitele răspunderii transportatorului

(1) Răspunderea transportatorului pentru moartea pasagerului sau deteriorarea sănătății lui nu va depăși 175000 unități de calcul raportate la întreaga cursă.

(2) Răspunderea transportatorului pentru pierderea sau avarierea bagajului de cabină nu va depăși 1800 unități de calcul pentru un pasager raportate la întreaga cursă.

(3) Răspunderea transportatorului pentru pierderea sau avarierea autoturismului pasagerului, inclusiv a bagajului din el, nu va depăși 10000 unități de calcul pentru un autoturism raportate la întreaga cursă.

(4) Răspunderea transportatorului pentru pierderea sau avarierea bagajului, altul decît cel indicat la alin.(2) și (3), nu va depăși 2700 unități de calcul pentru un pasager raportate la întreaga cursă.

(5) Transportatorul și pasagerul pot stabili, printr-un acord special întocmit în scris,

răspunderea peste limitele specificate la alin.(1)-(4).

(6) Transportatorul, angajatul și agentul lui nu cad sub incidența prezentului articol dacă se face dovada faptului că dauna este consecința acțiunii sau inacțiunii lor, săvârșite cu intenție sau din prezumție, cu conștiința posibilității de prejudiciere sau din imprudență gravă.

Capitolul 4

CONTRACTUL DE CROAZIERĂ

Articolul 197. Noțiunea de contract de croazieră

Prin contractul de croazieră, organizatorul croazierii își asumă obligația de a efectua un voiaj colectiv pe mare (croazieră) conform unui program și de a acorda participantului la croazieră serviciile necesare (transport maritim, alimentare, deservire socială, excursii etc.), iar participantul la croazieră - de a achita pentru aceste servicii taxa stabilită.

Articolul 198. Sfera de aplicare a prezentului capitol

(1) Prevederile prezentului capitol reglementează raporturile dintre organizatorul croazierii și participantul la ea.

(2) Acordul părților care limitează drepturile participantului la croazieră prevăzute în prezentul capitol este nul.

Articolul 199. Dovada încheierii contractului

Dovadă a încheierii contractului de croazieră este biletul nominal de croazieră sau un alt act echivalent, eliberat de organizatorul croazierii.

Articolul 200. Starea de navigabilitate a navei

Organizatorul croazierii este obligat să asigure aducerea navei în bună stare de navigabilitate pînă la începutul croazierii, conform art.194, și să o mențină în această stare în timpul croazierii.

Articolul 201. Denunțarea contractului de către participantul la croazieră

(1) Participantul la croazieră este în drept să denunțe în orice moment pînă la începutul croazierii contractul de croazieră. În astfel de cazuri, el are dreptul de a i se restitui, în modul, cuantumului și în termenele stabilite în contractul de croazieră, suma plătită pentru croazieră.

(2) În cazul în care organizatorul croazierii nu poate acorda participantului, la bordul navei, locul prevăzut în contract sau, cu asentimentul acestuia, un loc similar pe o altă navă cu caracteristicile și în clasa de confort contractuale, participantul are dreptul să denunțe contractul și să i se restituie integral suma plătită pentru croazieră.

Articolul 202. Denunțarea contractului de către organizatorul croazierii

Organizatorul croazierei este în drept să denunțe contractul de croazieră înainte de începutul ei, în circumstanțele specificate la art.160 alin.(1) lit.a)-d). În astfel de cazuri, participantului i se restituie întreaga sumă plătită pentru croazieră. Dacă circumstanțele au survenit după începutul croazierei conducând la suspendarea ei, organizatorul este obligat să restituie participantului o sumă proporțională părții nerealizate din croazieră și să-l transporte, la cerere, în portul de plecare.

Articolul 203. Cheltuielile ocazionate de prelungirea croazierei

Dacă, în virtutea unor circumstanțe neprevăzute, croaziera depășește termenul stabilit, organizatorul ei suportă cheltuielile suplimentare aferente prestării de servicii către participantul la croazieră.

Articolul 204. Răspunderea organizatorului de croazieră

(1) Organizatorul de croazieră răspunde pentru daunele cauzate prin moartea sau deteriorarea sănătății participantului la croazieră, precum și prin pierderea sau avarierea bagajului acestuia, în condițiile art.192, 195 și 196.

(2) Organizatorul croazierei, dacă a reparat participantului la ea daunele cauzate de transportator sau de o altă persoană, este în drept să reclame acestora o despăgubire egală sumei cu care a reparat daunele.

SECȚIUNEA VI

NAVLOSIREA

Capitolul 1

CONTRACTUL DE NAVLOSIRE

Articolul 205. Noțiuni principale

(1) Conform contractului de navlosire, prin care, în prezentul cod, se înțeleg două tipuri de contracte - contractul de navlosire pe timp și contractul de închiriere a navei nude, armatorul se obligă să pună la dispoziția navlositorului contra plată (navlu) nava pentru o anumită perioadă în vederea transportului de mărfuri, de pasageri sau în alte scopuri ce țin de domeniul navigației comerciale.

(2) Prin contractul de navlosire pe timp (time charter), armatorul se obligă să pună la dispoziția navlositorului nava în bună stare de navigabilitate, dotată corespunzător și completată cu echipajul reglementar, pentru a fi folosită în scopurile stipulate.

(3) Prin contractul de închiriere a navei nude (bareboat charter), armatorul se obligă să dea nava, neutilată și fără echipaj, în folosință și dispoziție navlositorului în scopurile stipulate.

Articolul 206. Sfera de aplicare a prezentului capitol

Prevederile prezentului capitol reglementează relațiile dintre armator și navlositor,

care nasc din contractul de navlosire, dacă prin acordul părților nu este stabilit altfel.

Articolul 207. Dovada încheierii contractului de navlosire

Contractul de navlosire se întocmește în scris. Existența și conținutul unui astfel de contract pot fi confirmate numai prin acte scrise.

Articolul 208. Datele care se indică în contractul de navlosire

În contractul de navlosire se indică:

- a) numele părților;
- b) scopul contractului;
- c) numele navei;
- d) parametri tehnici și parametri de exploatare ai navei (capacitatea de ridicare, capacitatea de încărcare, viteza etc.);
- e) zona de navigație;
- f) cota navlului;
- g) termenul contractului;
- h) locul de preluare și locul de predare a navei.

Articolul 209. Subnavlosirea

(1) Navlositorul poate, în limitele drepturilor atribuite prin contractul de navlosire, să cedeze nava unui terț (subnavlositor), încheind în nume propriu un nou contract de navlosire. Încheierea unui contract de subnavlosire nu îl degreveză pe navlositor de obligația executării contractului de navlosire original, încheiat cu armatorul.

(2) Contractul de subnavlosire cade sub incidența prezentului capitol.

Articolul 210. Starea de navigabilitate a navei

(1) Armatorul este dator să aducă nava în bună stare de navigabilitate pînă la momentul punerii ei la dispoziția navlositorului:

a) în cazul contractului de navlosire pe timp, să asigure buna stare a navei (a corpului ei, a mașinii principale de propulsie, a utilajului) pentru a fi folosită în scopurile stipulate, să doteze nava corespunzător, să o completeze cu echipajul reglementar;

b) în cazul contractului de închiriere a navei nude, să asigure buna stare a navei (a corpului ei, a mașinii principale de propulsie și a utilajului) pentru a fi folosită în scopurile stipulate.

(2) Armatorul este obligat să mențină nava, pe întreaga perioadă de valabilitate a

contractului de navlosire pe timp, în bună stare de navigabilitate, nepurtînd răspundere pentru nenavigabilitate dacă dovedește că aceasta a fost provocată de viciile ascunse ale navei.

(3) Navlositorul este obligat să mențină nava, pe întreaga perioadă de valabilitate a contractului de închiriere a navei nude, în bună stare de navigabilitate, lichidarea viciilor ascunse fiind însă obligația armatorului.

Articolul 211. Condițiile de exploatare a navei închiriate

(1) Navlositorul este obligat să exploateze nava în conformitate cu scopurile și condițiile de navlosire, stipulate în contractul de navlosire.

(2) În cazul contractului de navlosire pe timp, armatorul suportă cheltuielile de asigurare a navei și de întreținere a echipajului ei. Navlositorul suportă costul combustibilului pentru navă (buncăr), taxele și alte cheltuieli aferente exploatării comerciale a navei.

(3) În cazul contractului de închiriere a navei nude, navlositorul suportă cheltuielile de asigurare a navei, de întreținere a echipajului, taxele și alte cheltuieli aferente exploatării navei.

(4) După expirarea contractului de navlosire, navlositorul este obligat să restituie armatorului nava în starea în care a primit-o, exceptîndu-se uzura normală.

Articolul 212. Dreptul navlositorului de a încheia contract de transport maritim de mărfuri

În cazul navlosirii pentru transportul de mărfuri, navlositorul este în drept să încheie în nume propriu contract de transport maritim de mărfuri, să semneze contracte charter, să elibereze conosamente și alte acte de transport, fiind responsabil de obligațiile asumate prin aceste acte.

Articolul 213. Subordonarea echipajului navei

(1) În cazul contractului de navlosire pe timp, comandantul și alți membri de echipaj rămîn angajații armatorului și se subordonează dispozițiilor lui referitoare la conducerea navei, la regimul de la bord și la componența echipajului. Pentru comandant și pentru alți membri de echipaj, dispozițiile navlositorului ce țin de exploatarea comercială a navei sînt executorii.

(2) În cazul contractului de închiriere a navei nude, navlositorul completează echipajul cu persoane noi sau, în conformitate cu clauzele contractului, angajează persoane din echipajul vechi sau întreg echipajul, acesta, împreună cu comandantul, devenind angajații navlositorului și supunîndu-i-se pe deplin.

Articolul 214. Răspunderea navlositorului

Navlositorul răspunde pentru daunele ocazionate prin salvarea, avarierea sau pierderea navei dacă nu va face dovada nevinovăției sale în producerea daunelor.

Articolul 215. Plata navlului

(1) Navlositorul plătește navlu armatorului în modul și în termenele prevăzute în contractul de navlosire.

(2) Navlositorul este degrevat de plata navlului și de cheltuielile de întreținere a navei numai pe perioada în care aceasta este inutilizabilă din cauza stării ei de nenavigabilitate, cu excepția cazurilor când inutilizabilitatea a survenit din culpa navlositorului.

(3) În caz de întârziere a plății navlului cu peste 14 zile calendaristice, armatorul are dreptul să retragă fără preîntâmpinare nava și să ceară navlositorului reparația daunelor cauzate prin întârziere.

Articolul 216. Plata navlului în caz de pierdere a navei

În caz de pierdere a navei, navlul se plătește pînă la data pierderii navei, iar cînd este imposibilă stabilirea acestei date, pînă la data primirii ultimei vești despre navă.

Articolul 217. Remunerația de salvare pe mare

(1) Remunerația cuvenită unei nave, închiriate prin contract de navlosire pe timp, pentru servicii de salvare pe mare acordate în perioada de valabilitate a contractului se repartizează în părți egale armatorului și navlositorului după ce se scad din ea cheltuielile de salvare și suma datorată echipajului.

(2) Remunerația cuvenită navei, din contractul de închiriere a navei nude, pentru servicii de salvare pe mare acordate în perioada de valabilitate a contractului aparține navlositorului după ce din remunerație se scade suma datorată echipajului.

Capitolul 2

CONTRACTUL DE LEASING

Articolul 218. Noțiunea de contract de leasing

(1) Prin contractul de leasing, proprietarul navei (locatorul) se obligă să pună la dispoziția navlositorului (locatarului), pe un anumit timp, contra unei chirii, nava nudă pentru a fi folosită în comerțul maritim. La expirarea contractului, locatarul dobîndește sau poate dobîndi dreptul de proprietate asupra navei, plătind partea, din valoarea ei contractuală, neacoperită de chirie.

(2) Contractul de leasing a navei moldovenești de stat poate fi încheiat doar în condițiile art.25.

Articolul 219. Dovada încheierii contractului

Contractul de leasing se întocmește în scris. Existența și conținutul unui astfel de contract pot fi confirmate numai prin acte scrise.

Articolul 220. Datele care se indică în contract

În contractul de leasing se indică:

a) numele părților;

b) scopul contractului;

c) numele navei;

d) anul lansării, clasa, capacitatea de ridicare, capacitatea de încărcare, puterea motoarelor, viteza și consumul de combustibil;

e) termenul de folosință, la a cărei expirare locatarul dobândește dreptul de proprietate asupra navei;

f) rata chiriei și termenele ei de achitare;

g) locul și data preluării navei de către locatar;

h) alte date necesare.

Articolul 221. Starea de navigabilitate a navei

(1) Locatorul este dator să pună la dispoziția locatarului nava în bună stare de navigabilitate pentru a fi folosită în scopurile stipulate în contractul de leasing.

(2) Locatorul răspunde pentru toate deficiențele navei, existente și nedeclarate la momentul punerii ei la dispoziția locatarului.

(3) Locatarul poate formula pretenții asupra viciilor navei în decursul unui an de la data primirii ei.

Articolul 222. Exploatarea navei de către locatar

(1) Locatarul este dator să mențină nava în bună stare de navigabilitate și să suporte cheltuielile de întreținere și reparație a acesteia.

(2) Riscul pierderii accidentale sau avarierii accidentale a navei trece asupra locatarului o dată cu preluarea ei.

Articolul 223. Plata chiriei

(1) Chiria se varsă de către locatar periodic, în rate.

(2) Locatarul nu este scutit de plata chiriei pentru timpul în care nu a folosit nava, chiar dacă nu din culpa sa, cu excepția cazurilor prevăzute la art.221 alin.(2).

(3) În caz de pierdere sau de avariere a navei, fapt ce exclude posibilitatea utilizării ei ulterioare, locatarul este obligat să plătească chiria conform contractului de leasing dacă despăgubirile de asigurare i se acordă lui în condițiile contractului de asigurare a navei.

Articolul 224. Denunțarea contractului

(1) Locatarul este în drept să denunțe contractul de leasing și să ceară reparația daunelor dacă:

a) locatorul nu-i pune la dispoziție nava în termenul stabilit în contract;

b) din cauza deficiențelor specificate la art.221 alin.(2), nava nu poate fi utilizată în conformitate cu contractul.

(2) În cazul denunțării contractului de către locatar, lui i se restituie chiria plătită pentru perioada în care nu a putut folosi nava.

(3) Locatorul este în drept să denunțe contractul de leasing și să ceară restituirea navei și reparația daunelor în cazul în care locatarul a încetat să plătească chiria în decursul a 3 luni consecutive.

Articolul 225. Restituirea navei către locator

(1) Dacă nava urmează să fie restituită locatorului, acesta are dreptul la o plată de utilizare. În acest caz, chiria plătită în contul prețului contractual al navei urmează să fie rambursată locatorului.

(2) Locatarul este obligat să restituie locatorului nava în starea în care a primit-o, exceptându-se uzura normală. În cazul înrăutățirii stării tehnice a navei, locatarul repară locatorului daunele cauzate astfel.

(3) Elementele detașabile de pe navă îmbunătățite de către locatar pot fi ridicate dacă locatorul nu este de acord să achite valoarea îmbunătățirilor.

SECȚIUNEA VII

REMORCAJUL MARITIM

Capitolul 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 226. Noțiunea de contract de remorcaj maritim

(1) Prin contractul de remorcaj maritim, armatorul unei nave (remorcher) se obligă să remorcheze, contra taxă, o altă construcție plutitoare (remorcă) pe o anumită distanță.

(2) Contractul de remorcaj maritim se încheie în scris.

Articolul 227. Starea de navigabilitate a navelor

(1) Fiecare parte din contractul de remorcaj maritim este obligată să-și aducă remorcherul sau remorca în bună stare de navigabilitate pentru a fi folosite în scopurile stipulate în contract.

(2) Armatorul remorcherului și armatorul remorcii nu poartă răspundere pentru viciile ascunse ale acestora.

Articolul 228. Remorcajul maritim prin ghețuri

Armatorul remorcherului nu răspunde pentru dauna pricinuită remorcii, oamenilor sau bunurilor de la bordul ei în timpul remorcajului prin ghețuri dacă nu se va face dovada faptului că daunele au survenit din cauza remorcherului.

Articolul 229. Răspunderea armatorului de remorcher

(1) Conform contractului de remorcaj maritim, răspunderea armatorului de remorcher începe din momentul preluării navei la remorcă în punctul inițial al remorcajului și sfârșește în momentul acostării ei la dană sau al staționării la ancoră în punctul final convenit.

(2) Dacă părțile nu convin altfel, răspunderea pentru dauna cauzată remorcii, oamenilor sau bunurilor de la bordul ei în timpul remorcajului condus de comandantul remorcherului revine armatorului de remorcher, cu excepția cazurilor când acesta face dovada nevinovăției sale.

Articolul 230. Răspunderea armatorului de remorcă

Dacă părțile nu convin altfel, răspunderea pentru dauna cauzată remorcherului, oamenilor sau bunurilor de la bordul lui în timpul remorcajului condus de comandantul remorcii revine armatorului de remorcă, cu excepția cazurilor când acesta face dovada nevinovăției sale.

Articolul 231. Ajutorul acordat unei nave accidentate

Dacă remorca suportă un accident maritim din cauze străine remorcherului, comandantul acestuia trebuie să pună la dispoziția remorcii accidentate mijloace de salvare și să-i acorde ajutorul necesar pînă cînd nu va mai necesita asistență de salvare. În o astfel de situație, se repară numai cheltuielile aferente operațiunilor de salvare.

Capitolul 2

REMORCAJUL PORTUAR

Articolul 232. Noțiunea de contract de remorcaj portuar

(1) Prin contractul de remorcaj portuar, armatorul unui remorcher se obligă, pentru o taxă, să aducă în sau să scoată din port o remorcă, asigurînd executarea manevrelor ei, a operațiunilor de acostare și de altă natură în limitele acvatoriului.

(2) Contractul de remorcaj portuar poate fi încheiat și verbal.

Articolul 233. Conducerea remorcajului portuar

Conducerea remorcajului portuar este efectuată de comandantul remorcii. Sarcina

de a conduce remorcajul poate fi atribuită comandantului de remorcher numai în baza unui acord scris.

Articolul 234. Obligativitatea remorcajului portuar

Pentru a asigura securitatea navigației, căpitanul de port este în drept să instituie folosirea obligatorie a remorcherelor pentru intrarea în, ieșirea din și deplasarea în acvatoriul portuar a navelor, pentru executarea de manevre, de operațiuni de acostare și de altă natură și să stabilească condițiile de remorcaj.

Capitolul 3

REMORCAJUL MARITIM ÎNTRE PORTURI

Articolul 235. Noțiunea de contract de remorcaj maritim între porturi

Prin contractul de remorcaj maritim între porturi, armatorul unui remorcher se obligă, pentru o taxă, să ducă o remorcă dintr-un port în altul.

Articolul 236. Forma și conținutul contractului

(1) Contractul de remorcaj maritim între porturi se întocmește în scris.

(2) Contractul de remorcaj maritim între porturi va conține clauze referitoare la:

- a) portul de plecare;
- b) portul de destinație;
- c) durata remorcajului;
- d) drepturile și obligațiile părților;
- e) răspunderea pentru încălcarea contractului;
- f) particularitățile remorcii susceptibile de a avea un impact negativ asupra siguranței remorcajului;
- g) alte date a căror specificare expresă părțile o consideră necesară.

Articolul 237. Remorcajul maritim între porturile Republicii Moldova

Remorcajul maritim între porturile Republicii Moldova poate fi efectuat atât de nave moldovenești, cât și de nave străine.

Articolul 238. Remorcajul maritim efectuat de navele Republicii Moldova

Remorcajul maritim între porturile Republicii Moldova, precum și din/spre porturi străine, efectuat de nave sub pavilionul Republicii Moldova se reglementează potrivit normelor prezentului cod.

Articolul 239. Conducerea remorcajului maritim între porturi

(1) Conducerea remorcajului maritim între porturi cade în sarcina comandantului de remorcher. Acesta însă nu are dreptul să se implice în ordinea interioară a remorcii.

(2) În cazul efectuării remorcajului de către mai multe remorchere, relațiile de drept dintre comandanții tuturor navelor implicate sînt reglementate de contractul de remorcaj maritim între porturi.

Articolul 240. Denunțarea contractului

(1) Dacă remorca nu este pregătită de remorcaj în termenele prevăzute în contract, armatorul remorcherului sosit în portul de plecare este în drept să denunțe contractul de remorcaj maritim între porturi și să reclame armatorului remorcii reparația cheltuielilor suportate astfel, precum și a venitului ratat.

(2) Dacă remorcherul se prezintă în portul de plecare în stare de nenavigabilitate și de nepregătire pentru remorcaj, armatorul remorcii este în drept să denunțe contractul și să reclame armatorului remorcherului reparația cheltuielilor suportate astfel.

SECȚIUNEA VIII

ASIGURAREA MARITIMĂ

Capitolul 1

CONTRACTUL DE ASIGURARE MARITIMĂ

Articolul 241. Încheierea contractului de asigurare maritimă

În funcție de obiectul asigurării maritime, contractul de asigurare maritimă se încheie în condițiile Legii cu privire la asigurări și exclusiv cu asigurătorii care dețin licență de activitate la categoria "asigurări generale", cu dreptul de a practica activitate pentru clasele de asigurări 6, 7 și/sau 12 specificate la compartimentul B din anexa nr.1 la Legea cu privire la asigurări.

Articolul 242. Reglementări aplicabile

Condițiile de asigurare aplicabile contractului de asigurare maritimă se stabilesc de către asigurător, ținînd cont de prevederile prezentului capitol.

Articolul 243. Dovada încheierii contractului

Contractul de asigurare maritimă se întocmește în scris. Existența și conținutul lui pot fi confirmate numai prin acte scrise.

Articolul 244. Obiectul asigurării maritime

(1) Drept obiect al asigurării maritime poate servi orice . bun, orice interes patrimonial ce ține de navigația maritimă comercială, precum ar fi: nava (inclusiv nava în

construcție), mărfurile, navlul, taxa de călătorie, chiria pentru navă, beneficiul prezumtiv din mărfurile transportate, revendicările garantate cu navă, cu mărfuri sau cu navlu, salariul și alte drepturi convenite comandantului și altor membri de echipaj, inclusiv mijloacele de repatriere, răspunderea civilă a armatorului și a transportatorului, precum și riscul asumat de asigurător (în cazul reasigurării).

(2) Obiectul asigurării trebuie să fie indicat în contractul de asigurare maritimă.

Articolul 245. Riscul

(1) La încheierea contractului de asigurare maritimă, asiguratul este dator să comunice asigurătorului informația pe care o deține despre circumstanțele esențiale în determinarea gradului de risc, precum și alte date solicitate de asigurător pe care acesta trebuie să le cunoască în virtutea obligațiilor pe care și le asumă. Asiguratul este degrevat de această obligație numai în cazul informațiilor notorii, precum și al celor care sînt sau trebuie să fie cunoscute asigurătorului.

(2) Asigurătorul este în drept să denunțe contractul de asigurare maritimă dacă asiguratul nu i-a comunicat datele solicitate sau i-a furnizat date eronate.

Articolul 246. Polița de asigurare

Articolul 246. Polița de asigurare

(1) Asigurătorul este obligat să elibereze asiguratului polița de asigurare la achitarea de către acesta a primei de asigurare.

(2) Polița de asigurare atestă existența contractului de asigurare.

Articolul 247. Prima de asigurare

Asiguratul este dator să plătească asigurătorului prima de asigurare în termenul stabilit în contract. Contractul de asigurare maritimă intră în vigoare la data achitării primei de asigurare dacă nu prevede altfel.

Articolul 248. Beneficiarul asigurării

(1) Contractul de asigurare maritimă poate fi încheiat de asigurat în nume propriu ori în favoarea unui alt beneficiar, indiferent dacă acesta din urmă figurează sau nu în contract.

(2) În cazul cînd contractul de asigurare maritimă este încheiat în favoarea unui alt beneficiar, asiguratul își asumă toate obligațiile contractuale. Aceleași obligații își asumă și alt beneficiar care a acceptat sau a dispus încheierea contractului sau care ulterior a consimțit să fie asigurat.

(3) La asigurarea în favoarea unui alt beneficiar, asiguratul își exercită toate drepturile care nasc din contractul de asigurare maritimă fără a avea procură din partea acelui alt beneficiar.

Articolul 249 Prezentarea poliței

La plata despăgubirii de asigurare, asigurătorul este în drept să ceară polița de asigurare.

Articolul 250. Suma asigurată

(1) La încheierea contractului de asigurare maritimă, asiguratul este obligat să declare suma la care evaluează obiectul asigurării (suma asigurată).

(2) Dacă suma asigurată declarată este mai mică decât valoarea reală a obiectului asigurării (denumită în continuare valoare de asigurare), asigurătorul poartă pentru daune o răspundere proporțională raportului dintre suma asigurată și valoarea de asigurare.

(3) Dacă suma asigurată, consemnată în contractul de asigurare maritimă, este mai mare decât valoarea de asigurare, contractul este nul referitor la partea cu care suma asigurată depășește valoarea de asigurare.

Articolul 251. Asigurarea multiplă

(1) În cazul încheierii mai multor contracte de asigurare care au ca obiect același bun și care, în ansamblu, depășesc valoarea reală a bunului asigurat, despăgubirea de asigurare se plătește în condițiile art.15 alin.(8) din Legea cu privire la asigurări.

(2) La încheierea contractului de asigurare maritimă, asiguratul are obligația să declare existența unor alte contracte de asigurări care au ca obiect același bun.

Articolul 252. Asigurarea sistematică de bunuri

(1) Asigurarea sistematică, în aceleași condiții, a loturilor de marfă sau de încărcături transportate de asigurat se poate efectua în baza unui contract general de asigurare maritimă, cu eliberarea de către asigurător a polițelor de asigurare pentru fiecare lot de marfă sau de încărcături transportat sau expedit.

(2) În caz de divergențe între conținutul contractului general de asigurare maritimă și cel al poliței de asigurare eliberată pentru fiecare lot de marfă sau de încărcături, prioritate are polița de asigurare.

Articolul 253. Obligațiile asiguratului prin contract general de asigurare

(1) Asiguratul este obligat să comunice asigurătorului, la fiecare partidă de mărfuri expediate indicate în contractul general de asigurare, imediat la primirea acestuia, toate datele, în special numele navei care a transportat mărfurile, itinerarul și suma asigurată. Asiguratul nu este degrevat de această obligație nici atunci când mărfurile au ajuns intacte la destinație.

(2) Dacă asiguratul nu comunică asigurătorului datele prevăzute la alin.(1) sau le comunică cu întârziere, acesta din urmă este în drept să refuze a-i repara daunele suferite la transportul mărfurilor respective. Totodată, asigurătorului i se păstrează dreptul la prima de asigurare, cu excepția cazurilor când asiguratul face dovada nevinovăției sale în

necomunicarea datelor sau în comunicarea lor tardivă.

(3) Asigurătorul poate denunța asigurarea prin contract general de asigurare dacă asiguratul, în mod intenționat, a comunicat cu întârziere datele de la alin:(1) ori a evitat să le comunice, ori a indicat eronat genul și tipul mărfurilor, ori a consemnat o sumă asigurată eronată, menținându-i-se dreptul la prima de asigurare pe care ar fi primit-o dacă asiguratul îndeplinea obligațiile care nasc din contractul de asigurare maritimă.

Articolul 255. Înstrăinarea mărfurilor asigurate

(1) În cazul înstrăinării mărfurilor asigurate, contractul de asigurare maritimă rămîne în vigoare, toate drepturile și obligațiile care nasc din el trecînd asupra cumpărătorului.

(2) Dacă prima de asigurare a mărfurilor nu a fost plătită înainte de înstrăinarea lor, obligația plății revine atît asiguratului, cît și cumpărătorului. Cererea de plată a primei nu are putere juridică față de deținătorul unei polițe sau unui alt act de asigurare în care nu se menționează că prima de asigurare nu a fost plătită.

Articolul 256. Înstrăinarea navei asigurate

În cazul înstrăinării navei asigurate, contractul de asigurare maritimă încetează în momentul înstrăinării. Dacă înstrăinarea navei se produce în timpul cursei, contractul rămîne în vigoare pînă la încheierea ei, drepturile și obligațiile asiguratului trecînd asupra cumpărătorului.

Articolul 257. Producerea sau neproducerea daunelor pînă la încheierea contractului

(1) Contractul de asigurare maritimă își menține valabilitatea și în cazul cînd, în momentul încheierii lui, pericolul producerii daunelor ce urmau să fie reparate a trecut sau cînd daunele s-au produs. Dacă, la momentul încheierii contractului, asigurătorul știe sau este obligat să știe că se exclude posibilitatea producerii cazului asigurat sau dacă asiguratul știe sau este obligat să știe că s-au produs daune care urmează să-i fie reparate de asigurător, partea care nu cunoaște aceste circumstanțe nu este obligată să execute contractul.

(2) Prima de asigurare se cuvine asigurătorului chiar dacă executarea contractului de asigurare maritimă nu este obligatorie.

Articolul 258. Daunele cauzate prin dolul asiguratului

Asigurătorul nu răspunde pentru daunele cauzate de acțiunile dolosive sau de imprudența gravă a asiguratului sau a reprezentantului acestuia.

Articolul 259. Daunele provocate prin starea de nenavigabilitate a navei

(1) La asigurarea navei, asigurătorul nu poartă răspundere pentru daunele cauzate de faptul că nava a plecat în larg în stare de nenavigabilitate, cu excepția cazurilor cînd nenavigabilitatea se datorează unor vicii ascunse ale navei.

(2) Asigurătorul nu răspunde pentru daunele cauzate de îmbătrânirea fizică și morală a navei, a dotărilor ei și nici pentru daunele cauzate de articole și substanțe explozive sau autoinflamante, încărcate pe navă cu acordul asiguratului sau al reprezentantului acestuia, dar fără știrea asigurătorului.

Articolul 260. Daunele inerente naturii mărfurilor

La asigurarea mărfurilor sau a câștigului prezumat, asigurătorul nu este răspunzător de daune dacă va dovedi că ele se datorează:

a) naturii mărfurilor (alterare, perisabilitate, ruginire, mucegăire, scurgere, deteriorare, autoinflamare etc.);

b) unui ambalaj neconform normelor stabilite.

Articolul 261. Exonerarea asigurătorului de răspundere la asigurarea navlului

La asigurarea navlului, asigurătorul este exonerat de răspundere conform art.258, 259 și 260.

Articolul 262. Daunele nucleare

Asigurătorul nu poartă răspundere pentru daunele cauzate de explozii nucleare, de radiații sau de contaminări radioactive, dacă prezentul cod nu prevede altfel.

Articolul 263. Daunele cauzate de acțiuni militare și de altă natură

Asigurătorul nu poartă răspundere pentru daunele cauzate de acțiuni militare, precum și de consecințele acestora, de acte de piraterie, de tulburări sociale, greve, precum și de confiscarea, rechiziționarea, sechestrarea sau nimicirea navei ori a caricului ei la ordinul autorităților.

Articolul 264. Informarea despre modificarea riscului asigurat

(1) Asiguratul este obligat să informeze asigurătorul, imediat cum intră în posesiunea datelor, despre orice modificare esențială a obiectului asigurării ori a condițiilor care îl vizează nemijlocit (supraîncărcarea, schimbarea modului de transport, a portului de descărcare, devierea de la itinerar sau cursă, staționarea pentru iernare etc.).

(2) Modificările enumerate la alin.(1), susceptibile să majoreze riscul asigurat, dacă nu sînt generate de salvarea de vieți omenești, de nave sau mărfuri, dau asigurătorului dreptul de a revizui clauzele contractului de asigurare maritimă sau de a solicita o primă de asigurare suplimentară. În cazul în care asiguratul nu acceptă astfel de clauze, contractul de asigurare maritimă încetează în momentul operării de modificări.

Articolul 265. Evitarea sau diminuarea daunelor

(1) La producerea cazului asigurat, asiguratul sau un alt beneficiar este obligat să întreprindă tot ceea ce depinde de el pentru evitarea sau diminuarea daunelor, să anunțe

imediat asiguratorul despre cele întâmplate și să execute întocmai indicațiile lui dacă le va da.

(2) Asiguratorul nu poartă răspundere pentru daunele cauzate de faptul că asiguratul sau un alt beneficiar nu a luat, intenționat sau din imprudență gravă, măsurile de rigoare pentru a le evita sau diminua.

Articolul 266. Plata contribuției la avaria comună

La cererea asiguratului sau a altui beneficiar, asiguratorul trebuie să efectueze, în limitele sumei asigurate, plata contribuției la avaria comună.

Articolul 267. Protecția intereselor asiguratorului în cazul avariei comune

La întocmirea dispașei avariei comune, asiguratul este dator să protejeze interesele asiguratorului.

Articolul 268. Degrevarea asiguratorului de obligațiile contractuale

(1) La producerea cazului asigurat, asiguratorul are dreptul, achitând integral suma asigurată, să nu îndeplinească celelalte obligații care nasc din contractul de asigurare maritimă. În acest caz, el trebuie să avizeze asiguratul sau un alt beneficiar, în termen de 7 zile, că intenționează a-și exercita acest drept și să repare cheltuielile pe care asiguratul sau un alt beneficiar le-a efectuat, pînă la primirea avizului, pentru evitarea sau diminuarea daunelor.

(2) Plătind suma asigurată în cazul specificat la alin.(1), asiguratorul nu dobîndește nici un drept asupra bunurilor asigurate.

Articolul 269. Reparația cheltuielilor suportate de asigurat sau de un alt beneficiar

(1) Asiguratorul este obligat să repare cheltuielile suportate de asigurat sau de un alt beneficiar pentru:

- a) evitarea sau diminuarea daunelor de care răspunde asiguratorul;
- b) îndeplinirea, în conformitate cu art.265 alin.(1), a indicațiilor asiguratorului;
- c) constatarea și evaluarea întinderii daunelor;
- d) întocmirea dispașei avariei comune.

(2) Cheltuielile indicate la alin.(1) se repară în mod proporțional raportului dintre suma asigurată și valoarea de asigurare.

Articolul 270. Răspunderea asiguratorului peste limita sumei asigurate

(1) Asiguratorul răspunde pentru daune numai în limita sumei asigurate, fiind obligat să repare cheltuielile enumerate la art.269 și să depună contribuția la avaria

comună, chiar dacă cheltuielile și contribuția, plusate la despăgubirea de asigurare, ar putea depăși suma asigurată.

(2) Asigurătorul răspunde pentru daunele cauzate prin survenirea consecutivă a câtorva cazuri asigurate, chiar dacă întinderea tuturor daunelor depășește suma asigurată.

Articolul 271. Dispariția fără urme a navei

(1) Se consideră dispărută fără urme nava de la care nu se primesc vești într-un timp rezonabil. Se consideră rezonabil intervalul cuprins între o lună și trei luni de la data primirii ultimei vești despre navă. În cazul unor acțiuni militare, timpul rezonabil nu poate fi mai mic de 6 luni.

(2) În cazul dispariției fără urme a navei, asigurătorul poartă răspundere egală cu suma asigurată.

(3) Potrivit contractului de asigurare maritimă pe un anumit timp, asigurătorul poartă răspundere pentru dispariția fără urme a navei dacă ultima veste despre ea a fost primită pînă la expirarea contractului și dacă asigurătorul nu va face dovada faptului că nava a dispărut fără urme după expirarea contractului.

Articolul 272. Abandonul

(1) Asiguratul sau alt beneficiar este în drept să facă asigurătorului o declarație de abandon, prin care să arate că renunță la drepturile sale asupra bunurilor asigurate, în schimbul întregii sume asigurate, în cazul:

a) dispariției fără urme a navei;

b) lipsei de rațiune economică a restaurării sau reparației navei asigurate (pierdere totală prin interpretare);

c) lipsei de rațiune economică a recondiționării mărfurilor sau a transportării lor la destinație;

d) capturării navei și/sau a mărfurilor asigurate împotriva unui astfel de risc dacă reținerea lor va depăși 2 luni;

e) pierderii totale reale a navei și/sau a mărfurilor.

(2) Acordul dintre părți care vine în contradicție cu prevederile alin.(1) din prezentul articol este nul.

Articolul 273. Trecerea către asigurător a drepturilor asupra bunurilor asigurate, în caz de abandon

(1) În cazurile prevăzute la art.272, către asigurător trec:

a) drepturile asupra întregii mase de bunuri asigurate - în cazul asigurării bunurilor la valoarea lor totală;

b) drepturile asupra unei părți din bunurile asigurate proporțional raportului dintre suma asigurată și valoarea de asigurare - în cazul asigurării bunurilor la o parte din valoarea lor.

(2) Acordul dintre părți care vine în contradicție cu alin.(1) este nul.

Articolul 274. Declarația de abandon

(1) Declarația de abandon trebuie depusă asigurătorului în decursul a 6 luni de la data expirării termenelor sau a apariției circumstanțelor expuse la art.271 și, respectiv, 272.

(2) După expirarea termenului de 6 luni, asiguratul sau un alt beneficiar pierde dreptul de abandon, avînd însă dreptul de a cere reparația daunelor pe baze generale.

(3) Declarația de abandon nu poate fi depusă, de asigurat sau de un alt beneficiar, în mod convențional și nu poate fi retrasă.

(4) Acordul dintre părți care vine în contradicție cu prevederile prezentului articol este nul.

Articolul 275. Anularea abandonului

Dacă asigurătorul a plătit asiguratului sau altui beneficiar despăgubire de asigurare și se constată că nava nu a dispărut fără urme sau nava și/sau mărfurile capturate vor fi eliberate, asigurătorul este în drept să ceară asiguratului sau altui beneficiar, care își va păstra bunurile, să restituie despăgubirea de asigurare, din care se scad daunele suportate.

Articolul 276. Subrogarea

(1) Asigurătorului care a plătit despăgubirea de asigurare i se cedează, în limita sumei plătite, dreptul de reclamație pe care asiguratul sau un alt beneficiar îl are față de persoana răspunzătoare de cauzarea daunelor. Acest drept se exercită de către asigurător în modul stabilit pentru persoana care a primit despăgubirea de asigurare.

(2) Dacă asiguratul sau un alt beneficiar renunță la dreptul de reclamație pe care îl are față de persoana răspunzătoare de cauzarea daunelor sau dacă exercitarea acestui drept a devenit imposibilă din culpa lui, asigurătorul va fi scutit, total sau parțial, de plata despăgubirii de asigurare.

Articolul 277. Transmiterea de probe asigurătorului

În cazurile prevăzute la art.272, 273 și 276, asiguratul sau un alt beneficiar este obligat să remită asigurătorului actele și corpurile delictive și să comunice datele necesare exercitării drepturilor în care asiguratul este subrogat.

Articolul 278. Primirea despăgubirii de la persoana răspunzătoare de cauzarea de daune

Dacă asiguratul sau un alt beneficiar a primit despăgubire de la persoana răspunzătoare de cauzarea daunelor, asigurătorul plătește doar diferența dintre suma care

trebuie plătită în conformitate cu contractul de asigurare maritimă și suma primită de asigurat sau de un alt beneficiar de la persoana răspunzătoare.

Capitolul 2

ASIGURAREA MUTUALĂ

Articolul 279. Societatea de asigurare mutuală

Armatorii și asigurătorii au dreptul de a fonda societăți de asigurare mutuală și/sau de a intra în societăți internaționale de acest fel.

Articolul 280. Competența societății

(1) Societatea de asigurare mutuală, pe lângă activitatea sa de asigurare, acordă servicii de consultanță în probleme juridice și comerciale din domeniul navigației maritime comerciale.

(2) Competența și structura societății de asigurare mutuală se stabilesc în statut, aprobat în condițiile legii.

SECȚIUNEA IX

SINISTRELE ȘI ACCIDENTELE MARITIME

EXTRAORDINARE

Capitolul 1

AVARIA COMUNĂ

Articolul 281. Noțiunea de avarie comună

(1) Se consideră avarie comună sacrificiul extraordinar sau cheltuielile extraordinare făcute intenționat și rațional pentru salvarea navei, caricului și navlului de un pericol comun, în prezentul capitol prin navlu înțelegându-se și plata pentru transportul de pasageri și de bagaje ale acestora.

(2) Avaria comună se suportă de către navă, caric și navlu în mod proporțional cu valoarea lor netă.

Articolul 282. Aplicarea dreptului în cazul avariei comune

(1) Raporturile de drept în cazul avariei comune se reglementează în conformitate cu legislația statului în care nava și-a încheiat cursa după avaria comună dacă acordul dintre părți nu prevede altfel.

(2) Dacă părțile care au beneficiat de pe urma actului de avarie comună aparțin unui singur stat, se aplică legislația aceluși stat.

(3) Pe teritoriul Republicii Moldova, reglementarea avariei comune se efectuează în

conformitate cu prezentul cod.

Articolul 283. Sfera de aplicare a art.284-292

Art.284-292 se aplică în cazul în care acordul dintre părți nu prevede altfel.

Articolul 284. Pierderile raportate la avaria comună

La avaria comună, în conformitate cu art.281, se raportează:

a) pierderile suportate prin aruncarea peste bord a mărfurilor, materialelor de dotare, precum și pierderile cauzate de deteriorarea navei sau a mărfurilor în timpul acțiunilor de salvare comună, în parte din cauza apei care a pătruns în cală prin gurile de magazie, deschise pentru aruncarea mărfurilor, sau prin găurile practicate în acest scop;

b) pierderile cauzate navei sau mărfurilor în timpul stingerii incendiului de la bord, inclusiv pierderile ocazionate de scufundarea, pentru stingere, a navei arzânde;

c) pierderile ocazionate de eșuarea voluntară a navei și de operațiunile de dezecheuare a ei;

d) pierderile cauzate de deteriorarea motoarelor, cazanelor, altor echipamente în timpul dezecheuării navei;

e) pierderile ocazionate de închirierea de barcazuri, de transbordarea în barcazuri a mărfurilor, combustibilului, materialelor de dotare și proviziilor de pe nava eșuată și de transbordarea lor din nou pe navă după dezecheuare;

f) pagubele cauzate de deteriorarea sau pierderea mărfurilor, combustibilului, materialelor de dotare și proviziilor în timpul deplasării lor la, al descărcării de la, al reîncărcării, restivuirii și păstrării la bord, în cazul în care cheltuielile aferente acestor operațiuni sînt considerate avarie comună;

g) pierderile cauzate prin operațiunile de salvare, indiferent de existența unui contract de salvare;

h) pierderea navlului provocată de pierderea mărfurilor în cazul în care pierderea mărfurilor se repară în ordinea reglementării avariei comune, din navlu excluzîndu-se cheltuielile care, pentru obținerea navlului, ar fi fost efectuate de către transportator, dar care nu s-au efectuat din cauza sacrificiului extraordinar.

Articolul 285. Cheltuielile raportate la avaria comună

La avaria comună de asemenea se raportează:

a) cheltuielile ocazionate de necesitatea intrării navei într-un loc de refugiu sau întoarcerii ei în portul de plecare în caz de accident sau în alte circumstanțe extraordinare pentru siguranță comună;

b) cheltuielile de ieșire a navei cu caric inițial sau cu o parte din caric din locul de

refugiul sau din portul de plecare, în care nava a fost nevoită să se întoarcă;

c) cheltuielile aferente deplasării la bord, descărcării mărfurilor, combustibilului, materialelor de dotare și proviziilor în portul de plecare, în portul de intrare sau în locul de refugiu, efectuate pentru siguranță comună sau pentru repararea deteriorărilor suportate de navă din cauza unui accident sau unor alte circumstanțe extraordinare, dacă reparația ar fi necesară pentru continuarea în siguranță a cursei;

d) cheltuielile de reîncărcare sau restituire a mărfurilor, combustibilului, materialelor de dotare și proviziilor deplasate la bord sau descărcate în situațiile menționate la lit.c), precum și cheltuielile de păstrare și de asigurare. Dacă nava a fost recunoscută inaptă pentru navigație sau dacă nu și-a continuat cursa, cheltuielile de păstrare se raportează la avaria comună până la data recunoașterii navei inapte pentru navigație sau până la data refuzului de a efectua cursa, sau până la data încheierii operațiunilor de descărcare a caricului dacă nava a fost recunoscută inaptă pentru navigație ori a refuzat, până la data respectivă, să efectueze cursa;

e) cheltuielile de salarizare și de întreținere a echipajului, cheltuielile pentru combustibil, materiale de dotare și provizii, suportate din cauza prelungirii cursei, întrerupte de necesitatea intrării navei în locul de refugiu sau întoarcerii ei în portul de plecare în condițiile menționate la lit.a) și c). Dacă nava a fost recunoscută inaptă pentru navigație ori dacă nu și-a continuat cursa, cheltuielile aferente acestor situații se trec la avaria comună până la data considerării navei inapte pentru navigație sau până la refuzul navei de a-și continua cursa, sau până la data încheierii operațiunilor de descărcare a caricului, dacă nava a fost considerată inaptă pentru navigație ori dacă ea a refuzat să-și continue cursa până la această dată;

f) cheltuielile de salarizare și de întreținere a echipajului în timpul staționării navei pentru siguranță comună după un accident sau în o altă circumstanță extraordinară, ori pentru repararea deteriorărilor suportate de navă în astfel de situații, dacă reparația ar fi necesară pentru continuarea în siguranță a cursei. Cheltuielile pentru combustibil, materiale de dotare și provizii, pentru taxele portuare aferente staționării navei se repară în ordinea reglementării avariei comune, cu excepția cheltuielilor de reparație care nu se consideră avarie comună;

g) cheltuielile menționate la lit.a)-f), ocazionate de trecerea navei dintr-un loc de refugiu în altul din cauza faptului că în primul nu era posibilă efectuarea reparației, precum și cheltuielile aferente acestei treceri, inclusiv cheltuielile de reparație provizorie și de remorcaj;

h) costul reparației provizorii, efectuate în portul de plecare, în portul de intrare sau în locul de refugiu pentru siguranță comună, precum și costul reparației provizorii a deteriorărilor raportate la avaria comună; costul reparației provizorii a deteriorărilor accidentale, reparație necesară încheierii cursei, se restituie însă în limitele cheltuielilor evitate, care ar fi fost raportate la avaria comună dacă aceste deteriorări nu ar fi fost reparate;

i) cheltuielile extraordinare, efectuate în locul altor cheltuieli care ar fi fost

raportate la avaria comună. Aceste cheltuieli însă se repară în limitele cheltuielilor evitate, independent de economia făcută prin substituirea unor astfel de cheltuieli de vreo persoană ale cărei interese sînt atinse de avaria comună.

Articolul 286. Reglementarea avariei comune

Avaria comună se suportă în modul stabilit la art.281 și atunci cînd pericolul, care a ocazionat sacrificii extraordinare și cheltuieli extraordinare, a apărut din vina unei persoane cu interese materiale față de navă, mărfuri sau navlu. O astfel de reglementare însă nu le privează pe celelalte persoane, ale căror interese sînt atinse de avaria comună, de dreptul perceperii de la persoana răspunzătoare a reparației pierderilor suportate și nu o lipsește pe aceasta din urmă de posibilitatea apărării.

Articolul 287. Mărfurile nedecarate sau declarate fals

(1) Daunele pricinuite prin avarierea sau pierderea mărfurilor încărcate pe navă fără știința armatorului sau a agenților lui, prin avarierea sau pierderea mărfurilor predate spre transportare sub o denumire voit falsă nu se suportă în modul stabilit la art.281. Dacă astfel de mărfuri sînt salvate, posesorii lor au obligația de a plăti pe baze generale contribuția la avaria comună.

(2) Posesorii de mărfuri care au declarat un preț mai mic decît costul real al mărfurilor predate spre transportare plătesc contribuția la avaria comună proporțional prețului real al mărfurilor, însă vor obține o despăgubire proporțională prețului declarat.

Articolul 288. Reparația pierderilor cauzate prin deteriorarea navei

(1) Pierderile, cauzate prin deteriorarea navei, a motoarelor, cazanelor și altor echipamente, care urmează să fie reparate în cadrul avariei comune se determină:

a) conform costului real al reparației sau înlocuirii - în cazul reparației sau înlocuirii unor piese ale navei;

b) prin scăderea din valoarea navei a valorii deteriorărilor care nu depășește valoarea estimativă a reparației - în celelalte cazuri.

(2) Dacă se înlocuiesc materialele sau piesele folosite peste 15 ani, din costul reparației, care se consideră avarie comună, se fac reduceri egale cu o treime (scăderi de la vechi la nou).

(3) În caz de pierdere totală reală sau de pierdere totală prin interpretare a navei, quantumul reparației pierderilor în avaria comună reprezintă diferența dintre valoarea estimativă a navei neavariate (din care s-a scăzut valoarea estimativă a reparației deteriorărilor neraportate la avaria comună) și costul navei avariate, cost ce se poate determina după încasările nete din vînzarea navei, dacă aceasta ar fi comercializată.

Articolul 289. Determinarea valorii mărfurilor sacrificate

(1) Quantumul reparației pierderilor în avaria comună, cauzate de avarierea sau de dispariția mărfurilor sacrificate, se determină în funcție de costul lor din timpul descărcării

stabilit în baza contului prezentat de destinatarul mărfurilor, iar în lipsa unui astfel de cont, în funcție de costul mărfurilor existent în timpul încărcării. Costul mărfurilor din timpul descărcării include cheltuielile de asigurare și navlul dacă navlul este asigurat de posesorul de mărfuri.

(2) Dacă mărfurile avariate prin sacrificare sînt vîndute, cuantumul reparației pierderilor este egal cu diferența dintre costul mărfurilor în stare neavariată, stabilit conform alin.(1), și încasările nete din vînzarea lor.

Articolul 290. Cheltuielile suplimentare raportate la avaria comună

(1) Cheltuielile reparabile în avaria comună (în afară de cheltuielile pentru salariul și întreținerea echipajului, de cheltuielile pentru combustibilul, proviziile și materialele de dotare care nu se înlocuiesc în timpul cursei) se majorează cu 2 procente.

(2) La avaria comună se raportează cheltuielile efectuate prin gajarea navei, vînzarea mărfurilor sau asigurarea creditului pentru a se obține mijloace necesare contribuției la avaria comună.

Articolul 291. Procentele la cheltuielile și la alte mijloace reparabile în avaria comună

La cheltuielile și la alte mijloace reparabile în avaria comună se adaugă 7 procente anual din momentul în care aceste cheltuieli au fost efectuate și pînă la întocmirea dispașei. Dacă la reglementarea avariei comune au fost plătite taxe pentru întocmirea dispașei, procentele la suma plătită se calculează pînă la data plății.

Articolul 292. Determinarea valorii contribuente

(1) Valoarea contribuentă sau contribuția la avaria comună, care se stabilește în funcție de valoarea bunurilor (navei, mărfurilor, navlului), este determinată, în condițiile prezentului articol, în baza valorii nete reale a acestor bunuri de la sfîrșitul cursei. La valoarea netă reală se adaugă suma contribuției la acoperirea valorii bunurilor sacrificate în avarie comună dacă această sumă nu este inclusă în ea. În calculul valorii contribuente nu se iau cheltuielile suplimentare, aferente acestor bunuri, efectuate după actul avariei comune, cu excepția cheltuielilor recunoscute ca avarie comună.

(2) Valoarea contribuentă a mărfurilor se determină în funcție de costul lor din timpul descărcării, stabilit în baza contului prezentat destinatarului, iar în lipsa unui astfel de cont, în baza valorii lor din timpul încărcării. Cheltuielile de asigurare și navlul, dacă navlul este asigurat de către posesorul de mărfuri, intră în valoarea mărfurilor, din care se exclude cuantumul daunelor cauzate de avarierea sau pierderea mărfurilor de pînă la descărcare și din timpul ei. Valoarea contribuentă a mărfurilor comercializate în apropiere de locul destinației se determină în funcție de venitul net obținut din vînzare, la care se adaugă suma contribuției la avaria comună.

(3) Valoarea contribuentă a navei se determină fără a se ține cont de faptul că, în momentul actului avariei comune, nava era obiectul unui contract de navlosire pe timp sau al unui contract de închiriere a navei nude.

(4) La determinarea valorii contribuente a bunurilor, din navlul neasigurat de către armator se exclud cheltuielile de percepere a navlului și cheltuielile de salarizare a echipajului, care puteau să nu fie suportate dacă nava și mărfurile s-ar fi pierdut în circumstanțe care generează avaria comună, dar care nu pot fi raportate la ea.

(5) Bagajele predate în magazie și bagajele de cabină ale pasagerilor pentru care nu s-a eliberat conosament nu se iau în calcul la determinarea valorii contribuente a bunurilor și a contribuției la avaria comună.

Articolul 293. 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) având cunoștințe și experiență în domeniul dreptului maritim.

Articolul 294. Sarcina probelor

(1) Partea care solicită reglementarea avariei comune este obligată să demonstreze că pierderile sau cheltuielile declarate pot fi recunoscute ca avarie comună.

(2) Accesul la actele în a căror bază se întocmește dispașa trebuie să fie liber persoanei interesate. La cererea ei, dispașorul este obligat să-i elibereze contra plată copii autentificate de pe actele menționate.

Articolul 295. Taxa pentru întocmirea dispașei

Pentru întocmirea dispașei se percepe o taxă, care se consemnează în dispașă și care se repartizează, proporțional contribuției la avaria comună, persoanelor interesate.

Articolul 296. Corectarea și contestarea dispașei

(1) Erorile depistate în dispașă după înscrierea ei în registrul dispașelor pot fi corectate de dispașor din proprie inițiativă sau la cererea persoanelor cărora li s-a stabilit proporția de participare la avaria comună, prin întocmirea unui supliment la dispașă (addendum), parte a ei integrantă.

(2) Persoana interesată poate contesta dispașa în instanță judecătorească în termen de 6 luni de la data primirii dispașei sau a addendumului la ea, aducând faptul la cunoștința dispașorului și expediindu-i copia de pe cererea de chemare în judecată.

(3) Dispașorul este în drept, iar după caz este obligat, să participe la judecarea în instanță a litigiului dispașei și să dea lămuriri în esență.

Articolul 297. Executarea dispașei

(1) Dacă dispașa nu a fost contestată în termenul stabilit la art.296 alin.(2) sau a fost contestată, dar instanța judecătorească a lăsat-o în vigoare, încasarea în baza ei se face în modul stabilit de legislație.

(2) Încasarea în baza dispașei modificate de instanța judecătorească se face de

asemenea în modul stabilit de legislație.

Articolul 298. Normele juridice internaționale

La determinarea tipului de avarie, la calcularea avariei comune și la întocmirea dispașei, dispașorul poate, după caz, să se călăuzească de normele juridice internaționale din domeniul navigației maritime comerciale.

Capitolul 2

AVARIA PARTICULARĂ

Articolul 299. Noțiunea de avarie particulară

Pierderile și cheltuielile care nu au indicii de avarie comună, conform art.281, 284 și 285, precum și cele menționate la art.300, se consideră avarie particulară. Aceste pierderi și cheltuieli sînt suportate de partea care le-a suferit sau de partea care răspunde de cauzarea lor.

Articolul 300. Pierderile și cheltuielile recunoscute ca avarie particulară

Vor fi recunoscute ca avarie particulară, chiar și în cazul în care există indicii de avarie comună prevăzuți la art.281, următoarele pierderi:

- a) valoarea mărfurilor aprinse spontan aruncate peste bord și a mărfurilor transportate la bord cu încălcarea regulilor și uzanțelor navigației maritime comerciale;
- b) pierderile cauzate de fum sau căldură în timpul stingerii incendiului de la bord;
- c) pierderile cauzate de retezarea și de pierderea elementelor deteriorate ale navei în condiții de pericol maritim;
- d) cheltuielile aferente deplasării la bord sau descărcării mărfurilor, combustibilului, materialelor de dotare și proviziilor în portul de plecare, în portul de intrare sau în locul de refugiu dacă avarierea navei a fost depistată în portul de plecare sau în portul de intrare, cu condiția că în timpul cursei nu s-a produs nici un accident și nici un alt caz extraordinar de avariere, dacă astfel de cheltuieli s-au efectuat exclusiv pentru restituirea caricului, deplasat în timpul cursei, și dacă restituirea nu era necesară securității întregii nave;
- e) pierderile cauzate de forțarea motoarelor, cazanelor și altor utilaje ale navei flotante;
- f) cheltuielile de salarizare și întreținere a echipajului, cheltuielile pentru combustibil, materiale de dotare și provizii, suportate în timpul reparației daunelor produse navei (chiar dacă reparația se efectuează pentru continuarea în siguranță a cursei), dacă avarierea navei a fost depistată în portul de plecare sau în portul de intrare și dacă în timpul cursei nu s-a produs nici un accident și nici un alt caz extraordinar de avariere;
- g) orice daună sau orice cheltuială aferentă prelungirii cursei (inerente staționării navei, schimbării de prețuri etc.).

Capitolul 3

REPARAȚIA DAUNELOR CAUZATE

DE ABORDAJUL DINTRE NAVE

Articolul 301. Noțiunea de abordaj (coliziune)

În sensul prezentului capitol, se consideră abordaj (coliziune) atât ciocnirea directă, materială, între nave, precum și avaria produsă navei sau caricului ei, altor bunuri, ca și accidentarea oamenilor de la bord, de o altă navă prin manevre sau prin nerespectarea regulilor de navigație, chiar dacă nu a fost o lovire directă.

Articolul 302. Aplicarea legislației în caz de abordaj între nave

(1) Raporturile ce țin de reparația daunelor cauzate de abordajul dintre nave în apele interioare sau în apele teritoriale sînt reglementate de legislația statului în ale cărui ape s-a produs abordajul.

(2) În cazul în care abordajul s-a produs în largul mării, iar litigiul se judecă în Republica Moldova, se aplică prevederile art.303-308.

(3) În cazul în care navele aflate în coliziune au pavilionul aceluiași stat, se aplică legislația aceluși stat, indiferent de faptul unde s-a produs abordajul.

Articolul 303. Sfera de aplicare a prezentului capitol

(1) Prevederile prezentului capitol se aplică în cazul abordajului între nave maritime în ape maritime sau în alte ape, precum și în cazul abordajului între o navă maritimă și una de navigație interioară.

(2) Dispozițiile prezentului capitol nu influențează răspunderea, stipulată în contract, a părților contractante și nici dreptul acestora de a-și limita răspunderea în conformitate cu prezentul cod.

(3) La acordarea de asistență navelor în coliziune se aplică prevederile art.64.

Articolul 304. Consecințele abordajului în lipsa stabilirii vinovăției

Dacă abordajul s-a produs accidental sau dacă se datorează unui caz de forță majoră, sau dacă este imposibilă identificarea culpabilului de abordaj, cheltuielile le suportă nava abordată. Același principiu este în vigoare și atunci cînd navele (sau una din ele), în momentul abordajului, erau ancorate sau staționate în alt mod.

Articolul 305. Abordajul din culpa unei nave

Dacă abordajul s-a produs din culpa uneia dintre nave, daunele vor fi reparate de nava abordatoare.

Articolul 306. Abordajul, urmare a culpei comune a navelor

(1) În cazul în care abordajul a fost cauzat din culpa comună a navelor, răspunderea se determină proporțional gravității culpei fiecăreia. Dacă gravitatea culpei fiecărei nave nu se poate stabili, răspunderea se împarte egal între părți.

(2) Armatorii navelor intrate în coliziune răspund solidar față de terți pentru daunele cauzate prin moartea sau lezarea sănătății oamenilor. Armatorul care a plătit o sumă mai mare decât se cuvenea are dreptul să intenteze acțiune de regres împotriva celorlalți armatori.

Articolul 307. Abordajul din vina pilotului

Răspunderea stabilită la art.305 și 306 este atrasă și de abordajul produs din vina pilotului sau pilotului operator.

Articolul 308. Presumția nevinovăției în coliziunea navelor

Nici una dintre navele intrate în coliziune nu poate fi considerată ca fiind culpabilă, pînă cînd culpabilitatea ei nu va fi dovedită.

Capitolul 4

REPARAȚIA DAUNELOR CAUZATE DE POLUARE

Articolul 309. Noțiunea de daună cauzată de poluare

În sensul prezentului cod, prin daună cauzată de poluare se înțelege prejudiciul adus de imersiunea de petrol și de produse petroliere, de alte substanțe nocive pentru oameni, pentru flora și fauna marină, scurse sau evacuate de pe navă. Această daună include și costul acțiunilor rezonabile întreprinse de orice persoană în urma unui accident, care ar fi putut provoca sau chiar a provocat poluarea, în scopul prevenirii sau limitării daunei, și cheltuielile aferente acestor acțiuni.

Articolul 310. Răspunderea proprietarului de navă pentru poluare și exonerarea lui de răspundere

(1) Proprietarul de navă răspunde pentru daunele cauzate de poluare, cu excepția cazurilor prevăzute la alin.(2).

(2) Proprietarul de navă este exonerat de răspundere pentru daunele cauzate de poluare dacă demonstrează că ele sînt consecința:

- a) unui caz de forță majoră;
- b) unor operațiuni militare sau unor tulburări civile;
- c) acțiunii sau inacțiunii unor terți săvîrșite cu intenția de a provoca daune;
- d) defectării luminilor și altor mijloace de navigație din imprudența sau din incompetența responsabililor de funcționarea lor;

e) evacuării forțate a apelor uzate, reziduurilor și altor substanțe nocive pentru mediul înconjurător, în cazul în care portul nu le-a preluat.

Articolul 311. Poluarea din intenția sau din imprudența păgubașului

Dacă proprietarul navei demonstrează că dauna cauzată de poluare a fost făcută, total sau parțial, din intenția sau din imprudența păgubașului, acestuia din urmă i se reduce despăgubirea sau nu i se acordă nici o despăgubire, în funcție de gradul de culpabilitate.

Articolul 312. Poluarea săvârșită de câteva nave

Pentru daunele cauzate de poluare din culpa câtorva nave, proprietarii acestora răspund în mod solidar dacă determinarea răspunderii fiecăruia este imposibilă.

Articolul 313. Limitarea răspunderii

(1) Răspunderea proprietarului de navă pentru daunele cauzate de poluare cu substanțe nocive evacuate o singură dată de pe propria navă poate fi limitată la suma calculată în modul următor:

a) pentru nava cu capacitatea de pînă la 5000 unități - 3 milioane unități de calcul;

b) pentru nava cu capacitatea de peste 5000 unități - 3 milioane unități de calcul, la care se adaugă 420 unități de calcul pentru fiecare unitate următoare de capacitate, cu condiția că suma totală nu va depăși 59,7 milioane unități de calcul.

(2) În prezentul articol, prin capacitate a navei se înțelege capacitatea netă de încărcare, plus volumul sălii de mașini.

Articolul 314. Fondul de limitare a răspunderii

(1) În scopul limitării răspunderii în conformitate cu art.313 pentru daune cauzate de poluare, proprietarul navei trebuie să înființeze în instanța judecătorească, unde îi este prezentată revendicarea reparării daunei, un fond de limitare a răspunderii, egal cu cuantumul răspunderii sale, prin transfer de bani (depozit) sau prin alte garanții, recunoscute de instanță ca fiind acceptabile și suficiente.

(2) Dacă, pînă la repartizarea fondului de limitare a răspunderii, proprietarul navei sau asigurătorul repară daunele cauzate de poluare, el cîștigă, în limita sumei plătite, drepturile care, conform prezentului capitol, ar fi aparținut persoanei care primea recompensa.

(3) Cheltuielile și sacrificiile extraordinare, efectuate de proprietarul navei în mod benevol pentru evitarea daunelor cauzate de poluare sau pentru diminuarea lor, îi dau aceleași drepturi față de fondul de limitare a răspunderii pe care le au și alți creditorii.

Articolul 315. Intentarea de acțiuni

(1) O acțiune în daune cauzate de poluare poate fi intentată unui proprietar de navă numai în condițiile prezentului capitol.

(2) În condițiile respectării alin.(3), nu poate fi intentată, nici în temeiul prezentului capitol, nici în alte temeiuri, acțiune în daunele cauzate de poluare:

a) lucrătorilor, inclusiv membrilor de echipaj, agenților proprietarului navei;

b) pilotului, unei alte persoane care, nefiind membru de echipaj, lucrează pe navă;

c) navlositorului, inclusiv navlositorului din contractul de închiriere a navei nude;

d) oricărei persoane care, cu acordul proprietarului sau la dispoziția autorității de resort, a executat operațiuni de salvare;

e) oricărei persoane care a întreprins măsuri de preîntâmpinare;

f) lucrătorilor și agenților persoanelor menționate la lit.c), d) și e), dacă daunele nu sînt o consecință a acțiunii sau inacțiunii intenționate sau a imprudenței lor grave.

(3) Prevederile prezentului articol nu pot împiedica proprietarul de navă să intenteze acțiuni de regres împotriva unor terți.

Articolul 316. Garantarea răspunderii

(1) Proprietarul tancului care transportă peste 2000 tone de petrol sau de produse petroliere trebuie să-și garanteze răspunderea (primind garanție bancară sau de alt fel) pentru eventualele daune cauzate de poluare, la o sumă egală cu quantumul răspunderii lui, conform art.313.

(2) Acțiunea în daunele cauzate de poluare cu petrol sau cu produse petroliere poate fi intentată nemijlocit împotriva celui care a asigurat răspunderea proprietarului navei sau unei alte persoane care oferă proprietarului navei garanția răspunderii. Persoana împotriva căreia s-a intentat o astfel de acțiune este în drept, conform art.313 și 314, să-și limiteze răspunderea și să înființeze un fond egal cu quantumul răspunderii chiar și atunci cînd răspunderea, conform art.352, nu poate fi limitată.

(3) Reclamatul din acțiunea menționată la alin.(2) este în drept să ridice împotriva revendicărilor păgubașului o obiecție care poate fi invocată de proprietarul navei, cu excepția insolabilității proprietarului sau lichidării întreprinderii acestuia.

(4) Reclamatul din acțiunea menționată la alin.(2) poate fi exonerat de răspundere dacă va demonstra că daunele cauzate de poluare cu petrol sau cu produse petroliere au fost făcute cu intenție de către proprietarul navei.

(5) La cererea reclamatului din acțiunea menționată la alin.(2), proprietarul navei trebuie atras în cauză în calitate de coreclamat.

Articolul 317. Certificatul de garantare a răspunderii

(1) Tancul care transportă peste 2000 tone de petrol sau de produse petroliere trebuie să dispună de un act care certifică garantarea, conform art.316, a răspunderii proprietarului navei pentru eventualele daune cauzate de poluare cu petrol și cu produse

petroliere.

(2) Modul de eliberare, de control și de validare a actului menționat la alin.(1) îl stabilește Agenția Navală.

Articolul 318. Alte prevederi ale prezentului cod aplicabile la determinarea răspunderii pentru daune cauzate de poluare

La determinarea răspunderii prevăzute de prezentul capitol pentru daune cauzate de poluare se aplică și art.352, 355, 356 alin.(2) și (3), 357-359.

Capitolul 5

REPARAȚIA DAUNELOR NUCLEARE

Articolul 319. Noțiunea de incident nuclear și de daune nucleare

(1) Se consideră incident nuclear evenimentul sau un șir de evenimente care au fost provocate de una și aceeași cauză și care au generat daune nucleare.

(2) Daunele nucleare includ daunele pricinuite oamenilor, bunurilor sau mediului înconjurător de proprietățile radioactive sau de proprietățile radioactive îmbinate cu cele toxice, explozive și cu alte proprietăți nocive ale combustibilului nuclear, ale substanțelor radioactive de pe nava atomică sau ale reziduurilor lor, precum și cheltuielile de prevenire a daunelor nucleare sau de limitare a acestora.

(3) Dacă, o dată cu daunele nucleare, au fost pricinuite și alte daune, inseparabile de daunele nucleare, aceste alte daune se consideră nucleare.

Articolul 320. Aplicarea dreptului în cazul daunelor nucleare

(1) Sub incidența prezentului capitol cad atât daunele nucleare pricinuite de nava atomică aflată în apele interioare ale Republicii Moldova, cât și daunele nucleare pricinuite de nava atomică sub pavilionul Republicii Moldova, indiferent de locul în care s-au produs daunele.

(2) Sub incidența prezentului capitol nu cade răspunderea operatorului navei atomice pentru daunele nucleare cauzate navei, echipamentului, combustibilului și proviziilor ei.

Articolul 321. Operatorul navei atomice, răspunderea lui

(1) Operator al navei atomice este persoana care exploatează o astfel de navă în bază de autorizație, eliberată de autoritatea de resort a statului pavilionului navei.

(2) Operatorul navei atomice răspunde pentru daunele nucleare din momentul preluării combustibilului nuclear, substanțelor radioactive și pînă la predarea combustibilului nuclear, substanțelor radioactive și reziduurilor acestora unei alte persoane, legal împuternicite, care devine răspunzătoare de daunele nucleare prezumtive.

Articolul 322. Exonerarea de răspundere a operatorului navei atomice

(1) Operatorul navei atomice este exonerat de răspundere dacă demonstrează că daunele nucleare sînt consecința unor acțiuni militare, unor tulburări civile sau unui caz de forță majoră.

(2) Operatorul navei atomice este exonerat de răspundere dacă demonstrează că daunele nucleare au fost pricinuite cu intenție de către păgubaș.

Articolul 323. Acțiunea în regres

(1) Dacă operatorul navei atomice a reparat daunele nucleare, el este în drept să intenteze o acțiune în regres împotriva persoanei care:

a) a pricinuit cu intenție daune nucleare;

b) a efectuat, fără consimțămîntul operatorului sau fără permisiunea statului sub al cărui pavilion se află nava atomică naufragiată, operațiuni de ranfluare a acesteia, în cazul în care daunele nucleare sînt o consecință a acestor operațiuni;

c) și-a asumat responsabilitatea reparației daunelor nucleare de comun acord cu operatorul navei atomice.

(2) În cazurile prevăzute la alin.(1), acțiunea în regres poate fi intentată, în conformitate cu art.329 alin.(1), și de persoana care a reparat păgubășilor daunele nucleare.

Articolul 324. Limitarea răspunderii operatorului navei atomice

(1) Răspunderea operatorului navei atomice pentru daunele nucleare, cauzate de un incident nuclear al navei, se limitează la o sumă echivalentă a 99,75 milioane unități de calcul, în care se includ și cheltuielile de judecată.

(2) Dacă după incidentul nuclear se revendică reparația daunelor cauzate oamenilor și bunurilor, din suma indicată la alin.(1), o parte, echivalentă a 69,825 milioane unități de calcul, este prevăzută în exclusivitate pentru reparația daunelor cauzate persoanelor, iar o altă parte, echivalentă a 29,925 milioane unități de calcul, pentru reparația daunelor cauzate bunurilor. Dacă prima parte a sumei va fi insuficientă pentru satisfacerea revendicărilor de reparație a daunelor cauzate persoanelor, soldul neplătit al unor astfel de revendicări urmează să fie acoperit din a doua parte a sumei, concomitent cu satisfacerea revendicărilor de reparație a daunelor cauzate bunurilor.

(3) Sumele destinate satisfacerii revendicărilor de reparație a daunelor nucleare se repartizează între reclamanți proporțional revendicării fiecăruia.

Articolul 325. Răspunderea solidară

(1) Operatorii navelor atomice culpabili de cauzarea unor daune nucleare care nu pot fi împărțite echitabil poartă răspundere solidară, fiecare în limitele stabilite la art.324 alin.(1).

(2) Dacă daunele consemnate la alin.(1) sînt reparate de un singur operator de navă atomică, acesta este în drept să revendice celorlalți o despăgubire proporțională gradului de culpabilitate al fiecăruia sau în părți egale dacă acest grad nu poate fi stabilit.

Articolul 326. Răspunderea armatorului de navă atomică

Dacă nava atomică a cauzat o daună nucleară, iar în momentul incidentului operatorul nu dispunea de autorizația specificată la art.321 alin.(1), răspunderea revine armatorului. În acest caz, răspunderea operatorului navei atomice nu cade sub incidența art.324.

Articolul 327. Reparația daunelor cauzate persoanelor din serviciul operatorului navei atomice

(1) Dacă printr-un incident nuclear au fost cauzate daune persoanelor, în exercițiul funcțiunii, din serviciul operatorului navei atomice, acesta poartă răspundere în conformitate cu prevederile prezentului capitol, fiind obligat să plătească pentru ei contribuția de asigurare socială.

(2) Reparația daunelor nucleare, plata indemnizației și/sau pensiei sociale acordate păgubașilor din incidentul nuclear se efectuează în modul prevăzut de legislația Republicii Moldova.

Articolul 328. Certificatul de garantare a răspunderii operatorului navei atomice

(1) Răspunderea operatorului navei atomice trebuie să fie garantată financiar prin asigurare sau în alt mod în cuantumul stabilit la art.324 alin.(1).

(2) Asigurarea sau un alt mod de garantare financiară consemnate la alin.(1) nu sînt cerute navei al cărei operator este statul. Nava însă trebuie să dispună de un certificat, eliberat și înregistrat de autoritatea de resort, prin care se adeverește că operatorul ei este statul și că răspunderea operatorului este garantată în cuantumul stabilit la art.324 alin.(1). Condițiile de eliberare a certificatului sînt stabilite de organul central de specialitate.

Articolul 329. Acțiunea în daună nucleară

(1) Poate fi intentată acțiune în daună nucleară nemijlocit asigurătorului sau unei alte persoane care a prestat operatorului navei atomice garanția financiară în conformitate cu art.328 alin.(1).

(2) La cererea reclamatului din acțiunea în daună nucleară, operatorul navei atomice trebuie să fie antrenat în cauză în calitate de coreclamat.

Articolul 330. Fondul de limitare a răspunderii

(1) În cazul în care întinderea daunei nucleare depășește limita răspunderii operatorului navei atomice stabilită la art.324 alin.(1), la cererea acestuia, a reclamantului sau a autorității de resort care a eliberat autorizația de exploatare a navei atomice, în instanța judecătorească a statului respectiv se înființează un fond de limitare a răspunderii,

egal cu cuantumul răspunderii sale, prin transfer de bani (depozit) sau prin alte garanții, recunoscute de instanță ca fiind acceptabile și suficiente.

(2) Crearea și repartizarea fondului de limitare a răspunderii se efectuează în condițiile art.356 alin.(3) și 357.

Articolul 331. Limitele răspunderii operatorului navei atomice

Răspunderea operatorului navei atomice pentru daune nucleare se limitează în condițiile art.354 alin.(2), 355 și 359.

Capitolul 6

SALVAREA DE NAVE ȘI DE ALTE BUNURI

Articolul 332. Sfera de aplicare a prezentului capitol

(1) Prevederile prezentului capitol se aplică salvării de nave maritime aflate în pericol, precum și salvării de către nave maritime a navelor de navigație interioară sau a oricăror alte obiecte plutitoare ori remorcate, indiferent de faptul în ce ape au fost acordate serviciile de salvare, în cazul în care dezbaterile judiciare în problemele de salvare au loc în Republica Moldova.

(2) Prevederile prezentului capitol nu se aplică platformelor fixe sau flotante ori instalațiilor de foraj costiere dacă astfel de platforme sau instalații se află în zona unor lucrări de prospecțiune, de explorare ori de exploatare a resurselor minerale de la fundul mării.

(3) Fără acordul statului nici o dispoziție din prezentul capitol nu poate servi drept temei pentru confiscarea, sechestrarea sau retenția mărfurilor necomerciale care se află în proprietatea statului și care, în timpul operațiunilor de salvare, beneficiau de imunitate suverană potrivit principiilor dreptului internațional.

Articolul 333. Aplicarea dreptului în caz de salvare

(1) Dacă nava salvatoare și nava salvată se află sub pavilionul aceluiași stat, se aplică legislația aceluși stat, indiferent de locul evenimentului.

(2) La repartizarea remunerației de salvare între armator și echipajul navei salvatoare, precum și între membrii echipajului, se aplică legislația statului sub al cărui pavilion se află nava.

Articolul 334. Dreptul la remunerația de salvare

(1) Acțiunile, cu rezultat util, de salvare a navei, a caricului ei, a navlului, a taxei de transport de pasageri și de bagaje și a altor bunuri, precum și acțiunile de prevenire de daune mediului înconjurător acordă dreptul la remunerație de salvare. Dacă încercările de salvare nu au fost de nici un folos și nu au adus un beneficiu material bunului aflat în pericol, nu se datorează o astfel de remunerație.

(2) Pentru salvarea de persoane nu se datorează remunerație de salvare.

(3) Salvatorul de persoane care a acordat și alte servicii de salvare are dreptul la o remunerație de salvare de navă sau de alte bunuri ori la o remunerație de prevenire sau limitare de daune mediului înconjurător.

(4) Dacă nava salvatoare aparține aceluiași armator ca și nava salvată, primei i se datorează remunerație de salvare.

(5) Remunerația de salvare se acordă sub formă de bani, servicii sau bunuri.

Articolul 335. Interzicerea salvării

Dacă serviciile de salvare a navei sau a altor bunuri care nu se află și nici nu s-au aflat la bordul ei au fost acordate în mod arbitrar, în pofida interdicției clare a armatorului, a comandantului sau a posesorului de bunuri, nu se datorează remunerație de salvare.

Articolul 336. Cuantumul remunerației de salvare

(1) Cuantumul remunerației de salvare se stabilește prin acordul părților, iar în lipsa unui astfel de acord, de către instanța judecătorească. Orice acord de salvare, încheiat în momentul și sub influența pericolului, la cererea uneia dintre părți, va fi declarat nul sau va fi modificat de către instanță dacă aceasta va considera condițiile lui ca fiind inechitabile.

(2) Remunerația de salvare poate să fie redusă ori să nu fie plătită dacă salvatorii au provocat din culpă necesitatea salvării sau au comis alte acțiuni contra legii.

Articolul 337. Criteriile de stabilire a remunerației de salvare

(1) Remunerația de salvare se stabilește în funcție de:

- a) valoarea navei și a altor bunuri salvate;
- b) caracterul și gradul pericolului;
- c) iscusința în salvarea oamenilor, navei, altor bunuri, eforturile depuse de salvatori pentru prevenirea și limitarea daunelor mediului înconjurător;
- d) succesul obținut de salvatori;
- e) timpul consumat de salvatori, cheltuielile și daunele suportate;
- f) promptitudinea cu care s-a acționat;
- g) riscul răspunderii și alte riscuri la care au fost supuși salvatorii sau utilajul acestora;
- h) prezența și utilizarea navelor, a echipamentelor de salvare;
- i) gradul de pregătire, eficiența folosirii echipamentelor de salvare, costul lor.

(2) Remunerația de salvare stabilită se plătește de către toate persoanele interesate proporțional valorii navei și a bunurilor salvate. Dacă remunerația de salvare este plătită de către o singură persoană, aceasta are dreptul la acțiune în regres împotriva celorlalte persoane interesate.

Articolul 338 Cuantumul maxim al remunerației de salvare

(1) Remunerația de salvare, inclusiv cheltuielile de judecată compensabile, nu poate depăși valoarea navei și a altor bunuri salvate.

(2) Plata remunerației pentru salvare se efectuează în acea monedă , în care a fost recepționată.

Articolul 339. Repartizarea remunerației de salvare

(1) Remunerația de salvare se repartizează între participanții la operațiunea de salvare conform acordului dintre părțile interesate, iar în lipsa unui acord, de către instanța judecătorească în baza criteriilor consemnate la art.337.

(2) Remunerația de salvare se repartizează între armator, membrii echipajului și alți participanți la acțiunea de salvare în funcție de aportul fiecăruia, cu acordul părților interesate, iar în lipsa unui acord, în temeiul unei hotărâri judecătorești.

(3) Prevederile alin.(2) nu se aplică navelor de salvare profesioniste pentru acțiunile lor de salvare care constituie o obligație de serviciu.

Articolul 340. Compensația specială

Dacă salvatorul a efectuat operațiuni de salvare a unei nave (aceasta sau caricul ei putînd pricinui daune mediului înconjurător) și nu a primit remunerație de salvare, el are dreptul să primească de la armatorul navei o compensație specială, egală cu cheltuielile suportate, care poate fi majorată cu cel mult 30% față de aceste cheltuieli. Dacă instanța judecătorească, ținînd cont de criteriile stabilite la art.337, consideră echitabilă majorarea acestei compensații, atunci majorarea nu va depăși 100% din cheltuielile suportate de salvator.

Articolul 341. Obligațiile aferente acordării de garanții

(1) Persoana responsabilă de plata remunerației de salvare sau a compensației speciale acordă, la solicitarea salvatorului, garanția convenită revendicărilor lui, inclusiv cheltuielilor de judecată.

(2) Armatorul navei salvate trebuie să valorifice toate posibilitățile pentru a garanta că posesorii de mărfuri vor acorda, pînă la data predării acestora, garanție suficientă revendicării făcute împotriva lor de către salvator, inclusiv revendicării de reparare a cheltuielilor de judecată.

(3) Nava și alte bunuri salvate nu pot fi strămutate, fără consimțămîntul salvatorului, din port sau din locul unde au fost aduse după încheierea operațiunilor de salvare, pînă cînd nu va fi acordată garanția convenită revendicărilor salvatorului față de ele.

Capitolul 7

PROTESTUL DE MARE

Articolul 342. Întocmirea protestului de mare

(1) Dacă, în timpul navigației sau staționării navei, s-a produs un eveniment care poate servi drept temei pentru a înainta armatorului revendicări patrimoniale, comandantul, pentru a garanta dovezile în apărarea drepturilor și intereselor legitime ale armatorului, trebuie să facă, în modul stabilit, un protest de mare.

(2) În protestul de mare trebuie să fie expuse circumstanțele și cauzele evenimentului, datele despre daunele și despre măsurile întreprinse pentru prevenirea sau limitarea lor.

Articolul 343. Depunerea protestului de mare

Protestul de mare se depune:

a) în portul Republicii Moldova - notarului sau unui alt funcționar căruia i s-a încredințat prin lege instrumentarea actelor notariale;

b) într-un port străin - consulului Republicii Moldova sau funcționarului competent din acel stat, în modul prevăzut de legislația aceluia stat.

Articolul 344. Termenul de depunere a protestului de mare

Protestul de mare se depune:

a) în 24 de ore după eveniment, dacă acesta s-a produs în port;

b) în 24 de ore de la sosirea navei sau a comandantului ei în portul proxim, după eveniment, dacă acesta s-a produs în timpul cursei.

Articolul 345. Depunerea tardivă a protestului de mare

(1) Dacă protestul de mare nu poate fi depus în termenele stabilite la art.344, cauzele vor fi menționate în protest.

(2) Dacă există temei de a presupune că evenimentul produs a cauzat daune caricului, protestul de mare trebuie depus înainte de deschiderea sabordurilor. Caricul poate fi descărcat înainte de depunerea protestului numai în caz de necesitate imperioasă.

Articolul 346. Probele

(1) Pentru a confirma circumstanțele expuse în protestul de mare, comandantul este obligat să prezinte, concomitent cu protestul ori în termen de cel mult 7 zile de la sosire a navei în port sau de la evenimentul produs în port, notarului sau unui alt funcționar menționat la art.343 jurnalul de bord și un extras din acesta, iscălit.

(2) În cazul pierderii jurnalului de bord, faptul și circumstanțele trebuie să fie

consemnate în protestul de mare.

Articolul 347. Actul privind protestul de mare

Notarul sau un alt funcționar menționat la art.343, în baza protestului de mare, a altor documente, inclusiv a jurnalului de bord, a mărturiilor date de comandant la interogatoriu, iar, după caz, și de alți membri ai echipajului navei, întocmește un act privind protestul de mare și îl legalizează în modul stabilit.

Articolul 348. Întocmirea de către consulate a actului privind protestul de mare

Primirea protestului de mare de la comandanții de nave străine și întocmirea actului privind protestul de mare se efectuează de către consulii în Republica Moldova pe principii de mutualitate.

SECȚIUNEA X

LIMITAREA RĂSPUNDERII ARMATORULUI

Capitolul 1

LIMITELE RĂSPUNDERII ARMATORULUI

Articolul 349. Sfera de aplicare a prezentului capitol

Prevederile prezentului capitol se aplică armatorului, navlositorului (care este și transportator), operatorului de navă și salvatorului.

Articolul 350. Răspunderea armatorului

Armatorul răspunde pentru obligațiile sale prin bunurile care îi aparțin și care, conform legislației, pot fi urmărite.

Articolul 351. Limitarea răspunderii

(1) Armatorul poartă răspundere în limitele stabilite la art.354 pentru revendicările făcute în caz:

a) de moarte sau de lezare corporală a persoanelor de la bord, de pierdere sau avariere a bunurilor aflate la bord;

b) de daune, legate de exploatarea navei, cauzate persoanelor sau bunurilor care nu se aflau la bordul ei.

(2) Dacă daunele consemnate la alin.(1) lit.b) au fost cauzate de o persoană care nu se afla la bordul navei, armatorul, răspunzător pentru acțiunea sau neglijența acestei persoane, poate să-și limiteze răspunderea dacă acțiunea sau neglijența este legată de pilotarea ori de conducerea navei, de încărcarea, transportarea sau descărcarea caricului, bagajelor de magazie sau bagajelor de cabină, de îmbarcarea ori debarcarea pasagerilor.

Articolul 352. Nelimitarea răspunderii

Răspunderea armatorului nu poate fi limitată dacă s-a dovedit că daunele sînt o consecință a acțiunii sau inacțiunii sale, săvîrșite cu intenție sau din prezumție, cu conștiința posibilității de cauzare sau din imprudență gravă.

Articolul 353. Derogarea de la regulile de limitare a răspunderii

Nu cade sub incidența art.351 răspunderea armatorului privind revendicarea:

a) remunerației de salvare, inclusiv compensației speciale, și contribuției la avaria comună;

b) reparației daunelor cauzate vieții, sănătății sau bunurilor membrilor de echipaj sau altor angajați ai armatorului sau ai salvatorului, care au îndatoriri de serviciu față de navă, precum și revendicarea satisfacerii dreptului moștenitorilor acestora sau al cetățenilor de a primi din partea lor indemnizație dacă, în conformitate cu legislația care reglementează raporturile dintre astfel de persoane și armator, răspunderea lui pe marginea acestor revendicări nu poate fi limitată sau dacă ea depășește limitele prevăzute la art.354;

c) remunerației pentru recuperarea și evacuarea bunurilor scufundate;

d) reparației daunelor cauzate prin poluare, cînd răspunderea pentru o astfel de daună cade sub incidența sect.IX cap.4;

e) reparației daunelor nucleare, cînd răspunderea pentru o astfel de daună cade sub incidența sect.IX cap.5.

Articolul 354. Limitele răspunderii

(1) Răspunderea persoanelor menționate la art.349 și 358 poate fi limitată:

1) în cazul revendicărilor ocazionate de pierderea de vieți omenești sau de lezarea sănătății:

a) la 333000 unități de calcul, cînd nava are capacitatea de cel mult 500 de unități;

b) la suma menționată la lit.a) din prezentul punct, cînd nava are capacitatea de peste 500 de unități, la care se adaugă:

- 500 unități de calcul pentru fiecare unitate de la 501 pînă la 3000 de unități;

- 333 unități de calcul pentru fiecare unitate de la 3001 pînă la 30 000 de unități;

- 250 unități de calcul pentru fiecare unitate de la 30001 pînă la 70000 de unități;

- 167 unități de calcul pentru fiecare unitate care depășește 70000 de unități;

2) în cazul altor revendicări:

a) la 167000 unități de calcul, cînd nava are capacitatea de cel mult 500 de unități;

b) la suma menționată la lit.a) din prezentul punct, cînd nava are capacitatea de peste 500 de unități, la care se adaugă:

- 167 unități de calcul pentru fiecare unitate de la 501 pînă la 30000 de unități;

- 125 unități de calcul pentru fiecare unitate de la 30 001 pînă la 70 000 de unități;

- 83 unități de calcul pentru fiecare unitate care depășește 70000 de unități.

(2) Dacă suma calculată pentru satisfacerea revendicărilor ocazionate de pierderile de vieți omenești sau de lezarea sănătății nu este suficientă, partea de revendicări rămase nesatisfăcute se acoperă din suma calculată pentru satisfacerea altor revendicări. Această acoperire se efectuează paralel cu satisfacerea proporțională a revendicărilor indicate la alin.(1) pct.2).

(3) În cazul limitării răspunderii:

a) prin capacitate a navei cu motor mecanic se înțelege capacitatea netă de încărcare plus volumul sălii de mașini, iar prin capacitate a celorlalte nave se înțelege capacitatea netă de încărcare;

b) limitele răspunderii salvatorului care a acționat în afara navei sau care a acționat exclusiv la bordul ei, prestîndu-i servicii de salvare, se calculează în funcție de capacitatea de încărcare de 1500 de unități.

(4) Sub incidența prezentului articol cad toate revendicărilor ocazionate de unul și același eveniment, făcute armatorului sau persoanei menționate la art.358.

Articolul 355. Revendicarea reconvențională

Dacă armatorul, a cărui răspundere se limitează în temeiul art.351, are dreptul la revendicare reconvențională născută din același eveniment, răspunderea se limitează doar asupra diferenței formate prin compensarea revendicărilor reciproce de plată.

Articolul 356. Fondul de limitare a răspunderii

(1) Pentru a-și garanta răspunderea, armatorul poate înființa, în instanța judecătorească unde i-a fost intentată acțiunea sau în instanța unde ar fi posibilă intentarea unei astfel de acțiuni, un fond de limitare a răspunderii.

(2) Fondul de limitare a răspunderii se creează, în cuantumul sumei calculate în modul stabilit la art.354, prin transfer, în instanța judecătorească, de bani (depozit) sau prin alte garanții, recunoscute de instanță ca fiind acceptabile și suficiente.

(3) Fondul de limitare a răspunderii este destinat în exclusivitate satisfacerii revendicărilor, răspunderea pentru care poate fi limitată.

(4) Fondul nu se creează în cazul în care toate persoanele implicate în litigiile

privind răspunderea armatorului reprezintă anumite organizații sau cetățeni ai Republicii Moldova.

Articolul 357. Distribuirea fondului de limitare a răspunderii

(1) Soluționarea problemelor de distribuire a fondului creat în conformitate cu art.356 ține exclusiv de competența instanței judecătorești în care a fost înființat.

(2) Fondul de limitare a răspunderii se distribuie revendicătorilor proporțional cuantumului revendicărilor stabilit de instanța judecătorească.

Articolul 358. Transmiterea dreptului de limitare a răspunderii

Dacă revendicarea în raport cu care răspunderea armatorului poate fi limitată este făcută nemijlocit persoanei pentru ale cărei acțiuni și a cărei neglijență răspunde armatorul, aceasta poate beneficia de dreptul limitării răspunderii acordat armatorului dacă nu se dovedește că persoana a cauzat cu intenție daunele.

Articolul 359. Nulitatea acordurilor privind limitarea răspunderii

Acordul care limitează răspunderea armatorului stabilită în prezentul capitol este nul.

Capitolul 2

REVENDICĂRILE PRIVILEGIATE

Articolul 360. Succesiunea satisfacerii revendicărilor

Sînt satisfăcute cu preferință față de alte revendicări, inclusiv față de cele garantate cu gaj, în următoarea succesiune, revendicările:

a) care nasc din raporturile juridice de muncă, de reparație a daunelor cauzate prin moarte sau prin lezare a sănătății, iar după satisfacerea lor deplină, revendicările de asigurare socială;

b) generate de daunele nucleare și de poluarea mediului marin;

c) referitoare la taxele de canal și la taxele portuare;

d) privind remunerația de salvare și achitarea contribuției la avaria comună;

e) de reparație a daunelor cauzate de abordaj sau de un alt incident pe mare, de deteriorarea construcțiilor sau a altor bunuri care se află în port, precum și a echipamentelor de navigație;

f) generate de acțiunile întreprinse de comandant, în virtutea drepturilor acordate de lege, pentru păstrarea navei sau continuarea cursei;

g) de reparație a daunelor pricinuite caricului sau bagajelor;

h) de plată a navlului și altor taxe care se cuvin pentru transportul de mărfuri;

i) de achitare a serviciilor prestate în port.

Articolul 361. Sursele de satisfacere cu prioritate a revendicărilor

(1) Revendicările menționate la art.360 lit.a)-g) sînt pasibile de a fi satisfăcute cu prioritate din contul:

a) navei;

b) navlului și taxei pentru transportul de pasageri și bagaje din cursa în care a apărut temeiul revendicărilor;

c) părții din contribuțiile la avaria comună convenite armatorului la reglementarea avariei comune;

d) despăgubirii convenite armatorului pentru pierderea navlului și pentru deteriorările, încă nereparate, pricinuite navei;

e) remunerației convenite armatorului pentru servicii de salvare prestate în timpul cursei, din care se scad sumele pe care armatorul trebuie să le plătească membrilor de echipaj.

(2) Revendicările menționate la art.360 lit.c), d), f) și h) sînt pasibile de a fi satisfăcute cu prioritate din contul:

a) mărfurilor nepredate destinatarului;

b) despăgubirilor convenite pentru caric deteriorat;

c) părții din contribuțiile la avaria comună convenite posesorului de mărfuri la reglementarea avariei comune.

Articolul 362. Satisfacerea proporțională a revendicărilor

(1) Revendicările menționate la art.360 se vor satisface în modul stabilit și în funcție de prioritatea stabilită la litera respectivă, proporțional cuantumului revendicării. Revendicările menționate la același articol lit.d) și f) se satisfac în cadrul fiecărei litere, în ordinea inversă apariției lor.

(2) Revendicările generate de același eveniment se consideră concomitente.

Articolul 363. Satisfacerea revendicărilor raportate la ultima cursă

(1) Revendicările raportate la ultima cursă se satisfac cu preferință față de revendicările similare din cursele precedente.

(2) Revendicările menționate la art.360 lit.a), generate de evenimente din cîteva curse, sînt asimilate revendicărilor similare din ultima cursă.

Articolul 364. Termenul de valabilitate al privilegiilor

Dreptul la satisfacerea cu preferință încetează după expirarea unui an de la apariția revendicărilor, cu excepția celor de la art.360 lit.f) referitor la care dreptul de a fi satisfăcute cu preferință încetează după expirarea a 6 luni de la apariție.

Capitolul 3

CONTRACTUL DE GAJ MARITIM

Articolul 365. Noțiunea de contract de gaj maritim și de contract

(1) Prin contractul de gaj maritim (în continuare contract de gaj), nava înscrisă în registrul navelor sau în catalogul naval este afectată de către proprietar sau armator (debitorul gajist) pentru a garanta revendicările creditorului gajist.

(3) Creditor gajist poate fi orice persoană juridică sau fizică către care poate fi afectată nava în conformitate cu legislația.

(4) Gajul (ipoteka) nu înseamnă înstrăinarea navei către creditorul gajist, la fel nu se consideră că debitorul și-a pierdut dreptul de proprietate asupra navei.

Articolul 366. Datele din contract

În contractul de gaj , întocmit în scris, se indică:

- a) numele părților, sediul lor;
- b) esența revendicărilor garantate cu gaj și termenul de executare.;
- c) numele navei, evaluarea și locul aflării ei;
- d) alte condiții stabilite cu acordul părților.

Articolul 367. Înregistrarea gajului

(1) Gajul trebuie să fie consemnat în registrul unic al gajului la notariatul în a cărui rază de acțiune se află locul de înregistrare a navei, precum și în registrul navelor sau în catalogul naval.

(3) În registrul unic al gajului, în registrul navelor sau în catalogul naval se înscriu datele menționate în cererea de înregistrare a gajului:

- a) numele și tipul navei, tonajul, locul de înregistrare) numărul oficial;
- b) numele și adresa creditorului gajist;
- c) numele și adresa debitorului gajist;
- d) cuantumul revendicărilor garantate cu gaj;

e) data expirării contractului de gaj;

f) documentele care dovedesc existența gajului.

(4) Pentru înregistrarea gajului , pentru eliberarea certificatului de înregistrare și extraselor din registre se încasează taxă în modul stabilit.

(5) Gajul se înregistrează și se execută în conformitate cu legislația țării în care este înregistrată nava.

Articolul 368 Ținerea cărții gajului

(1) Debitorul gajist este obligat să țină cartea gajului modul stabilit de legislație.

(2) Debitorul gajist este responsabil de oportunitatea și exactitatea înscrierii informațiilor .

Articolul 369. Gajul următor

(1) Dacă o navă gajată deja devine obiectul unui nou gaj, dreptul de gaj creditorului gajist precedent rămîne în vigoare.

(2) Revendicările creditorului gajist următor sînt satisfăcute din contul navei după satisfacerea revendicărilor creditorului gajist precedent.

(3) Debitorul gajist este obligat să informeze fiecare creditor gajist următor despre gajurile (ipotecile) anterioare ale navei și să repare daunele cauzate prin neexecutarea acestei obligații.

Articolul 370 Cesiuni și transferuri

(1) În cazul în care creditorul gajist cesionează către un terț o creanță garantată cu gaj sau în cazul în care debitorul gajist transferă către un terț o datorie născută din obligația garantată cu gaj, gajul rămîne valid dacă contractul de gaj nu prevede altfel.

(2) Creditorul gajist este în drept să cesioneze gajul numai împreună cu creanța bănească garantată cu acel gaj.

(3) În cazurile menționate la alin.(1) și (2), în registrul respectiv se consemnează schimbările privind gajul.

(4) O dată cu primirea actului de cesiune a creanțelor garantate cu gaj sau de transfer a datoriei garantate cu gaj, în cartea gajului se consemnează numele persoanei la care trec , drepturile creditorului gajist sau obligațiile debitorului gajist.

Articolul 371. Păstrarea obiectului gajului

Debitorul gajist trebuie să păstreze în bună stare nava grevată cu gaj. În cazul cînd neîndeplinirea acestei obligații duce la devalorizarea considerabilă a navei, creditorul gajist este în drept să ceară vînzarea ei silită chiar dacă termenul de executare a obligațiilor nu a

expirat.

Articolul 372. Dreptul de urmărire a navei gajate

(1) Creditorul gajist obține dreptul de a urmări nava grevată cu gaj (ipotecă) dacă obligațiile nu vor fi executate în termen, cu excepția cazurilor când, în conformitate cu legea sau cu contractul de gaj (ipotecă), un astfel de drept apare mai târziu sau poate fi exercitat mai devreme.

(2) Creditorul gajist poate să-și satisfacă, din contul navei grevate cu gaj, revendicările, inclusiv penalitățile de întârziere și pierderile cauzate de neexecutarea în termen a obligațiilor debitorului. Vor fi reparate de asemenea cheltuielile creditorului gajist aferente satisfacerii revendicărilor garantate cu gaj.

Articolul 373. Falimentul debitorului

Falimentul debitorului gajist nu limitează dreptul creditorului gajist de a urmări nava gajată pentru a o comercializa independent de procedurile aplicate altor bunuri ale debitorului falit pentru satisfacerea revendicărilor formulate de creditori.

Articolul 374. Temeiul urmăririi navei

(1) Nava gajată poate fi urmărită în temeiul unei hotărâri judecătorești, dacă legea nu prevede altfel.

(2) Nava urmărită se comercializează în conformitate cu legislația, dacă contractul de gaj nu prevede altfel.

Articolul 375. Vânzarea silită a navei

(1) Persoana care revendică vânzarea silită a navei gajate trebuie să prezinte instanței judecătorești un extras din registrul respectiv, cu o anexă în care să indice denumirea și adresa creditorilor gajiști înregistrați și revendicările lor enumerate la art.360.

(2) Avizul despre decizia emisă de instanța judecătorească privitor la vânzarea navei gajate se publică, în decursul a 3 zile consecutive, într-un ziar de cea mai mare circulație .

(3) Avizul consemnat la alin.(2) trebuie să conțină:

- a) denumirea instanței judecătorești care a emis decizia, data emiterii;
- b) cauzele și temeiul vânzării navei;
- c) modalitatea, locul și ziua vânzării navei;
- d) informația despre navă;
- e) propunerea adresată către creditori de a prezenta instanței revendicările lor față de navă în decursul a 60 de zile de la data publicării avizului;
- f) alte date necesare.

(4) Instanța judecătorească trebuie, cu cel puțin 30 de zile înainte de comercializarea navei, să expedieze recomandat o înștiințare (cu aviz de primire) despre data și locul vânzării navei:

a) autorității care a înregistrat nava;

b) tuturor creditorilor gajiști înregistrați care au înaintat revendicări enumerate la art. 360.

Articolul 376. Consecințele vânzării silite a navei

(1) În cazul vânzării silite a navei, dreptul de gaj, cu excepția gajurilor ale căror obligații și le-a asumat, cu consimțământul creditorilor, cumpărătorul navei, și de alte grevări se stinge dacă:

a) la data vânzării, nava se afla pe teritoriul Republicii Moldova; și

b) vânzarea ei s-a efectuat în conformitate cu legislația Republicii Moldova, inclusiv cu art.375 din prezentul cod.

(2) Dacă prevederile alin.(1) sînt respectate, instanța judecătorească eliberează cumpărătorului, la cerere, un certificat despre faptul că nava este vîndută și că nu este grevată cu gaj, excepție fiind obligațiile asumate de cumpărător cu consimțământul creditorilor gajiști.

(3) O dată cu prezentarea certificatului menționat la alin.(2), autoritatea care a înregistrat nava trebuie să radieze din registrul navelor sau din catalogul naval înscrisurile despre gajurile (ipotecile) navei cu care se garantează revendicările, cu excepția gajurilor cu care se garantează obligațiile asumate de cumpărător.

(4) Dacă cumpărătorul navei este persoană juridică sau fizică din Republica Moldova, nava poate fi înregistrată pe numele lui.

(5) Dacă cumpărătorul navei este persoană juridică sau fizică străină, autoritatea care a înregistrat nava trebuie să-i elibereze, la cerere, un certificat despre radierea navei din registrul navelor sau din catalogul naval pentru a fi trecută în registrul din țara respectivă sau să reînregistreze nava pe numele lui.

Articolul 377. Distribuirea sumei încasate din vânzarea silită a navei

Cheltuielile de sechestrare sau de retenție, de vânzare a navei, inclusiv cheltuielile de întreținere a ei din momentul sechestrului sau retenției, de repatriere a echipajului se suportă din mijloacele încasate din vânzarea acesteia. Restul din mijloace se distribuie proporțional cuantumului revendicărilor, în succesiunea stabilită la art.369.

Articolul 378. Stingerea dreptului de gaj

(1) Dreptul de gaj se stinge:

a) în cazul executării obligațiilor garantate prin gaj ;

- b) în cazul pierderii navei, cu excepția cazurilor când creditorul gajist poate obține, în conformitate cu contractul de asigurare, reparația daunei cauzate de pierderea navei;
- c) o dată cu transferul către creditor a drepturilor asupra navei gajate ;
- d) în cazul vânzării silite a navei;
- e) în caz de acord între debitor și creditor;
- f) în alte cazuri prevăzute de lege.

(2) Autoritatea care a înregistrat gajul consemnează în registrul respectiv stingerea dreptului de gaj dacă există dovezi privind stingerea în cazurile prevăzute la alin.(1).

SECȚIUNEA XI

PRETENȚII ȘI ACȚIUNI

Capitolul 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 379. Dreptul de a expune pretenții și de a intenta acțiuni

(1) Dreptul de a expune pretenții și de a intenta acțiuni îl are:

- a) navlositorul, dacă nava nu a fost pusă la dispoziție sau a fost pusă la dispoziție cu întârziere;
- b) expeditorul sau destinatarul, în cazul pierderii mărfurilor, dacă este prezentat conosamentul;
- c) expeditorul sau destinatarul, în cazul diferenței în minus sau avarierii mărfurilor, dacă este prezentat conosamentul, actul comercial sau un alt act similar întocmit în conformitate cu regulile portului de destinație;
- d) destinatarul, în cazul încălcării termenului de expediere sau de predare a mărfurilor, dacă este prezentat conosamentul;
- e) prezentatorul chitanței de bagaj în cazul pierderii bagajului sau încălcării termenului de expediere a bagajului, prezentatorul actului comercial în cazul lipsei sau avarierii bagajului;
- f) navlositorul, expeditorul sau destinatarul, în cazul încasării unor taxe de transport exagerate, dacă este prezentat conosamentul.

(2) La expunerea de pretenții referitoare la transportul maritim de mărfuri efectuat cu scrisoare de trăsură sau cu un alt act de transport, în loc de conosament se prezintă acest act de transport.

(3) Lipsa actului comercial nu privează de dreptul expunerii de pretenții și intentării

de acțiuni dacă se demonstrează că întocmirea actului a fost respinsă și că această respingere a fost reclamată.

Articolul 380. Transferul dreptului de a expune pretenții și de a intenta acțiuni

(1) Transferul dreptului de a expune pretenții și de a intenta acțiuni este permis numai în cazul cesiunii lui:

a) de expeditor către destinatar;

b) de destinatar către expeditor;

c) de destinatar sau expeditor către organizația de transport și expediție sau către asigurator.

(2) Transferul dreptului de a expune pretenții și de a intenta acțiuni se autentifică printr-un înscris pe conosament sau pe un alt act de transport.

Articolul 381. Actele comerciale

(1) Circumstanțele care pot servi temei pentru răspunderea navlositorului, transportatorului, expeditorului, destinatarului și pasagerului se constată prin act comercial sau prin alte acte similare. Într-un port străin, aceste circumstanțe se constată după regulile în vigoare în acel port.

(2) Actul comercial se întocmește pentru constatarea:

a) necorespunderii dintre denumirea, masa mărfurilor sau ale bagajelor, numărul lor de locuri din realitate și denumirea, masa și numărul lor de locuri din actul de transport;

b) avarierii mărfurilor și/sau bagajelor;

c) existenței de mărfuri și/sau de bagaje fără acte, precum și existenței de acte fără mărfuri sau bagaje;

d) returnării către transportator a mărfurilor și bagajelor furate.

(3) Formularul actelor consemnate la alin.(1), modul de întocmire și de constatare a circumstanțelor care nu necesită astfel de acte se stabilesc de organul central de specialitate.

Articolul 382. Dobânda pentru folosirea mijloacelor bănești străine

(1) La suma de satisfacere a revendicărilor născute din raporturile reglementate de prezentul cod se calculează o dobândă egală cu rata medie a dobânzii bancare de la locul de reședință (de domiciliu) al creditorului. Dobânda se calculează de la data prezentării în scris a revendicării de plată pînă la data efectuării plății.

(2) Sub incidența alin.(1) nu cade revendicarea reparației daunelor cu titlu de

reglementare a avariei comune.

Capitolul 2

PRETENȚIILE

Articolul 383. Expunerea de pretenții

(1) Înainte de a prezenta transportatorului revendicări aferente transportului maritim de mărfuri, pasageri și bagaje, se vor expune în mod obligatoriu pretenții.

(2) Pretențiile se expun transportatorului care a efectuat transportul sau celui care, conform contractului de transport maritim, trebuia să-l efectueze.

(3) Pretențiile aferente transportului de pasageri și bagaje pot fi expuse transportatorului, portului de plecare sau portului de destinație, la latitudinea reclamantului.

Articolul 384. Expunerea de pretenții în cazul transporturilor mixte

(1) Pretențiile care apar în legătură cu transportul de mărfuri în trafic mixt se expun transportatorului mărfurilor în punctul terminus.

(2) Dacă punctul terminus al traficului este stație auto, gară feroviară sau aeroport, pretențiile se expun transportatorului în modul stabilit pentru tipul respectiv de transport.

Articolul 385. Confirmarea pretențiilor

(1) La pretenție, expusă în scris, se anexează actele care confirmă dreptul de a expune pretenții. Documentele de transport se prezintă în original.

(2) La pretențiile referitoare la pierderea, diferența în minus sau avarierea mărfurilor, pe lângă actele care confirmă dreptul de a expune pretenții, se anexează un act care certifică costul mărfurilor expediate.

Articolul 386. Termenul de expunere a pretențiilor

Pretențiile față de transportator care nasc din contractul de transport maritim de mărfuri sau de pasageri pot fi expuse în decursul a 6 luni.

Articolul 387. Termenul de examinare a pretențiilor

(1) Transportatorul este obligat să examineze în termen de 3 luni pretențiile aferente transportului maritim și în termen de 6 luni pretențiile aferente transportului în trafic mixt, avizându-l pe reclamant asupra satisfacerii sau respingerii pretenției.

(2) Din momentul în care transportatorului i s-au expus pretențiile, curgerea prescripției se suspendă pînă la primirea avizului consemnat la alin.(1) sau pînă la expirarea termenului stabilit pentru avizarea reclamantului.

Capitolul 3

PRESCRIȚIA

Articolul 388. Prescripția revendicărilor născute din contractul de transport maritim de mărfuri

Reclamațiile care nasc din contractul de transport maritim de mărfuri au o prescripție, stabilită de legislație, care începe să curgă:

a) de la expirarea a 30 de zile din data când mărfurile trebuiau predate, iar la traficul mixt de la expirarea a 4 luni din data primirii mărfurilor pentru transport - pentru revendicarea reparației daunelor cauzate de pierderea mărfurilor;

b) de la data predării mărfurilor, iar dacă ele nu au fost predate, de la data când mărfurile trebuiau predate - pentru revendicarea reparației daunelor cauzate de diferența în minus a mărfurilor sau de avarierea lor, de încălcarea termenului de transport al mărfurilor, pentru revendicarea restituirii încasării în plus a taxelor de transport sau revendicarea taxelor de transport încasate în minus;

c) de la data semnării de către părți a actului de inventariere anuală - pentru revendicarea reparației daunelor cauzate de diferența în minus a mărfurilor lichide, solide și pulverulente transportate în vrac, în cazurile prevăzute de acordul dintre părți;

d) din ziua expirării lunii imediat următoare lunii în care s-a început sau trebuia să înceapă transportul - pentru revendicarea reparației daunelor cauzate prin nepunerea la dispoziție a navei sau prin punerea ei tardivă la dispoziție, pentru revendicarea taxelor de staționare a navei și a indemnității de celeritate (despatch) pentru încărcarea sau descărcarea navei înainte de expirarea staliilor;

e) din ziua în care s-a produs evenimentul ce a servit temei pentru prezentarea revendicării - în alte cazuri.

Articolul 389. Prescripția altor revendicări

(1) Revendicările care nasc din contractele de transport de pasageri, de navlosire, de leasing, de remorcaj, de pilotaj, de asigurare maritimă, din tranzacțiile încheiate de comandant, din abordaj, precum și din efectuarea operațiunilor de salvare, au prescripție stabilită de legislație, care începe să curgă:

a) pentru revendicările care nasc din contractul de transport maritim de pasageri:

- privind pasagerul - de la data când pasagerul a părăsit sau trebuia să părăsească nava, iar dacă revendicarea a fost expusă în legătură cu lezarea în timpul cursei a sănătății lui, finalizată cu moartea, - din ziua decesului, însă în cel mult 3 ani de la data când pasagerul a părăsit nava;

- privind bagajele - de la data predării sau de la data când bagajele trebuiau predate;

b) pentru revendicările care nasc din contractul de navlosire, de leasing, de remorcaj, de pilotaj, de asigurare maritimă, din tranzacțiile încheiate de comandant, în temeiul art.62, 72,

73, - de la data apariției dreptului de a intenta acțiune;

c) pentru revendicările de reparație a daunelor cauzate de abordajul navelor - de la data abordajului;

d) pentru revendicările generate de operațiuni de salvare - de la data încheierii lor.

(2) Acțiunea de regres prevăzută la art.306 alin.(2) are un an de prescripție, care curge de la data achitării sumei respective.

Articolul 390. Prescripția revendicărilor de reparație a daunelor cauzate de poluare și a daunelor nucleare

(1) Revendicările de reparație a daunelor cauzate de poluare și a daunelor nucleare au o prescripție, stabilită de legislație, care începe să curgă de la data când victima a aflat sau trebuia să afle că i s-a cauzat dauna, însă în cel mult 6 ani de la data incidentului care a provocat poluarea și în cel mult 15 ani de la data incidentului care a cauzat dauna nucleară.

(2) Dacă răspunderea operatorului de navă nucleară este asigurată sau garantată financiar în alt mod pe un termen de peste 15 ani în conformitate cu legislația statului care a eliberat autorizația de exploatare a navei, revendicările de reparație a daunelor sînt satisfăcute după expirarea termenului pentru care a fost garantată răspunderea.

Articolul 391. Prescripții generale

Revendicările pentru care prezentul cod nu prevede prescripții au prescripții generale stabilite de legislația civilă a Republicii Moldova dacă pentru astfel de revendicări convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte nu prevăd alte prescripții.

Articolul 392. Suspendarea curgerii prescripției la avaria comună

Dacă calculul revendicării depinde de calculul avariei comune, curgerea prescripției se suspendă de la data deciziei dispașorului asupra existenței avariei comune pînă la data primirii dispașei de către persoana interesată.

Articolul 393. Prelungirea prescripției

Prescripția stabilită pentru revendicările prevăzute în prezentul cod se prelungește de către instanța judecătorească dacă nava față de care se fac revendicările nu s-a putut afla în prescripție în apele interioare ale Republicii Moldova.