



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul 175 (XIX) — Nr. 805

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 26 noiembrie 2007

#### SUMAR

| <u>Nr.</u>  |   | <u>Pagina</u> |
|---|---|---------------|
| LEGI ȘI DECRETE                                     |   |               |
| 308.  | — Lege pentru aderarea României la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), adoptat la Londra la 17 februarie 1978, astfel cum acesta a fost modificat prin amendamentele din 1981, respectiv 1988 .....                             | 2             |
|   | Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare .....  | 2–12          |
| 974.  | — Decret privind promulgarea Legii pentru aderarea României la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), adoptat la Londra la 17 februarie 1978, astfel cum acesta a fost modificat prin amendamentele din 1981, respectiv 1988 ..... | 12            |
| DECIZII ALE PRIMULUI-MINISTRU                       |   |               |
| 284.  | — Decizie privind eliberarea domnului Alexandru Victor Micula din funcția de subsecretar de stat pentru coordonarea pregătirii Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe .....   | 13            |
| 285.  | — Decizie privind numirea domnului Alexandru Victor Micula în funcția de secretar de stat pentru coordonarea pregătirii Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe .....  | 13            |
| 286.  | — Decizie privind numirea domnului Jan Gavrilă în funcția de subsecretar de stat pentru coordonarea pregătirii Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe .....   | 14            |
| ACTE ALE COMISIEI DE SUPRAVEGHERE<br>A ASIGURĂRILOR |   |               |
| 952.  | — Decizie privind sancționarea Societății Comerciale „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. ....   | 14–16         |

**LEGI ȘI DECRETE****PARLAMENTUL ROMÂNIEI****CAMERA DEPUTAȚILOR****SENATUL****LEGE****pentru aderarea României la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), adoptat la Londra la 17 februarie 1978, astfel cum acesta a fost modificat prin amendamentele din 1981, respectiv 1988****Parlamentul României adoptă prezenta lege.**

Art. 1. — România aderă la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), adoptat la Londra la 17 februarie 1978, astfel cum acesta a fost modificat prin amendamentele din 1981, respectiv 1988.

Art. 2. — Proprietarii și operatorii navelor maritime care arborează pavilionul român sunt obligați să respecte

standardele internaționale de siguranță, de prevenire a poluării, precum și condițiile de muncă și viață la bord, cuprinse în Protocolul din 1978 și în amendamentele din 1981 și 1988 la acesta, prevăzute la art. 1.

Art. 3. — Ministerul Transporturilor va lua măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a prevederilor protocolului și ale amendamentelor prevăzute la art. 1.

*Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.*

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR  
**BOGDAN OLTEANU**

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,  
**DORU IOAN TĂRĂCILĂ**

București, 13 noiembrie 2007.  
Nr. 308.

**PROTOCOLUL DIN 1978\*)**  
**privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare**

Părțile la prezentul protocol, fiind părți la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, recunoscând contribuția însemnată care poate fi adusă de convenția mai sus menționată la promovarea siguranței navelor și a proprietății pe mare și a vieților persoanelor de la bordul navelor, recunoscând de asemenea necesitatea îmbunătățirii în continuare a siguranței navelor, îndeosebi a petrolierelor, considerând că acest obiectiv poate fi realizat cel mai bine prin încheierea unui protocol privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, au căzut de acord după cum urmează:

**ARTICOLUL I****Obligații generale**

Părțile la prezentul protocol se angajează să pună în vigoare prevederile prezentului protocol și ale anexei care face parte integrantă din prezentul protocol. Orice referire la prezentul protocol implică în același timp și o referire la anexa acestuia.

**ARTICOLUL II****Aplicare**

1. Prevederile art. II, III [altele decât paragraful (a)], IV, VI (b), (c) și (d), VII și VIII ale Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare *Convenția*) sunt incluse în prezentul protocol, cu condiția ca referirile la aceste articole ale Convenției și la guvernele

contractante să fie considerate referiri la prezentul protocol și, respectiv, la părțile la prezentul protocol.

2. Orice navă căreia i se aplică prezentul protocol va corespunde prevederilor Convenției, sub rezerva modificărilor și completărilor stabilite în prezentul protocol.

3. Cu privire la navele guvernelor care nu sunt părți la Convenție și la prezentul protocol, părțile la prezentul protocol vor aplica cerințele Convenției și ale prezentului protocol în măsura în care se asigură că acestor nave nu li se aplică un tratament mai favorabil.

**ARTICOLUL III****Comunicarea informațiilor**

Părțile la prezentul protocol se angajează să comunice și să depună la secretarul general al Organizației Maritime

\*) Traducere.

Consultative Interguvernamentale (denumită în continuare *Organizația*) o listă a inspectorilor numiți sau a organizațiilor recunoscute care sunt autorizate să acționeze în numele părților pentru aplicarea măsurilor privind ocrotirea vieții omenești pe mare, în vederea informării părților, care o vor aduce la cunoștința ofițerilor lor. În consecință, Administrația va notifica Organizației responsabilitățile organizațiilor recunoscute.

#### ARTICOLUL IV

##### **Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea**

1. Presentul protocol rămâne deschis pentru semnare la sediul Organizației de la 1 iunie 1978 la 1 martie 1979, dată după care rămâne deschis pentru aderare. Conform prevederilor paragrafului 3 al acestui articol, statele pot deveni părți la prezentul protocol prin:

(a) semnare fără rezerve în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau

(b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau

(c) aderare.

2. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument în acest sens la secretarul general al Organizației.

3. Presentul protocol poate fi semnat fără rezervă, ratificat, acceptat, aprobat sau se poate adera la acesta numai de către statele care au semnat fără rezerve, au ratificat, au acceptat, au aprobat sau au aderat la Convenție.

#### ARTICOLUL V

##### **Intrarea în vigoare**

1. Presentul protocol intră în vigoare la 6 luni după data la care cel puțin 15 state, ale căror flote comerciale reprezintă cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale, au devenit părți la acesta în conformitate cu art. IV al prezentului protocol, cu condiția ca prezentul protocol să nu intre în vigoare înaintea intrării în vigoare a Convenției.

2. Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depozitat după data la care prezentul protocol intră în vigoare va avea efect la 3 luni după data depozitării.

3. După data la care un amendament la prezentul protocol este considerat că a fost acceptat conform art. VIII din Convenție, orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depozitat se referă la prezentul protocol amendat.

#### ARTICOLUL VI

##### **Denunțarea**

1. Presentul protocol poate fi denunțat de orice parte în orice moment după expirarea a 5 ani de la data la care prezentul protocol intră în vigoare pentru acea parte.

2. Denunțarea se efectuează prin depunerea unui instrument de denunțare la secretarul general al Organizației.

3. O denunțare intră în vigoare după un an sau după o perioadă mai lungă, specificată în instrumentul de denunțare, de la data la care secretarul general al Organizației a primit acest instrument.

4. O denunțare a Convenției de către o parte va fi considerată denunțare și a prezentului protocol de către acea parte.

#### ARTICOLUL VII

##### **Depozitarea**

1. Presentul protocol va fi depus la secretarul general al Organizației (denumit în continuare *Depozitar*).

2. Depozitarul:

(a) va informa toate statele care au semnat prezentul protocol sau au aderat la acesta în ceea ce privește:

(i) fiecare nouă semnare sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, împreună cu data acestuia;

(ii) data intrării în vigoare a prezentului protocol;

(iii) depozitarea oricărui instrument de denunțare a prezentului protocol împreună cu data la care a fost primit și data la care denunțarea intră în vigoare;

(b) va transmite copii certificate conforme ale prezentului protocol tuturor statelor care au semnat prezentul protocol sau au aderat la acesta.

3. De îndată ce prezentul protocol intră în vigoare, o copie certificată conformă va fi transmisă de către Depozitar la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite pentru înregistrare și publicare în conformitate cu art. 102 din Carta Organizației Națiunilor Unite.

#### ARTICOLUL VIII

##### **Limbi**

Presentul protocol este întocmit într-un singur exemplar, în limbile chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, fiecare text având aceeași valabilitate. Se vor întocmi și depune la originalul semnat traduceri oficiale în limbile arabă, germană și italiană.

Drept care subsemnații, împuterniciți legal în acest scop de guvernele respective, au semnat prezentul protocol.

Încheiat la Londra la 17 februarie 1978.

*ANEXĂ*

### **MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI**

#### **la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare**

##### **CAPITOLUL I**

##### **Prevederi generale**

PARTEA A — Aplicare, definiții etc.

##### **Regula 2**

##### **Definiții**

*Următorul paragraf se adaugă la textul existent:*

(n) *Vârsta unei nave* înseamnă perioada de timp scursă, determinată începând cu anul de construcție indicat în actele de înmatriculare a navei.

PARTEA B — Inspecții și certificate

##### **Regula 6**

##### **Inspecții**

*Textul existent al regulii 6 se înlocuiește cu următorul:*

(a) Inspecția navelor, în ceea ce privește aplicarea prevederilor prezentelor reguli și acordarea de scutiri de la acestea, trebuie efectuată de ofițerii Administrației. Administrația poate totuși încredința inspecțiile fie inspectorilor numiți în acest scop, fie organizațiilor recunoscute de către aceasta.

(b) Administrația trebuie să stabilească măsuri pentru ca inspecțiile neplanificate să fie efectuate în timpul perioadei de valabilitate a certificatului. Aceste inspecții trebuie să asigure că nava și echipamentul său vor rămâne în toate privințele satisfăcătoare pentru serviciul căruia nava îi este destinată. Aceste inspecții pot fi efectuate de serviciile proprii ale Administrației, de inspecții numiți, de organizații recunoscute sau de alte părți, la cererea Administrației. Dacă Administrația, conform prevederilor regulilor 8 și 10 ale acestui capitol, stabilește inspecțiile obligatorii anuale, inspecțiile neplanificate menționate mai sus nu vor fi obligatorii.

(c) O Administrație care numește inspecții sau care recunoaște organizații pentru a conduce inspecțiile menționate în paragrafele (a) și (b) din această regulă trebuie să împuternicească orice inspector numit sau organizație recunoscută pentru ca, cel puțin:

- (i) să solicite reparații la o navă; și
- (ii) să efectueze inspecții, dacă sunt cerute de autoritățile corespunzătoare ale statului portului.

Administrația va notifica Organizației responsabilitățile specifice și condițiile autorității acordate inspectorilor numiți sau organizațiilor recunoscute.

(d) Dacă un inspector numit sau o organizație recunoscută stabilește că starea navei și a echipamentului său nu corespunde de fapt caracteristicilor din certificat sau că se prezintă astfel încât nava nu este aptă pentru a ieși în mare fără pericol pentru navă sau persoanele de la bord, inspectorul sau organizația respectivă trebuie să se asigure imediat că se iau măsuri de remediere și trebuie să informeze Administrația la timpul convenit. Dacă nu se iau măsuri de remediere, certificatul respectiv trebuie să fie retras și Administrația trebuie să fie informată imediat; dacă nava se află în portul unei alte părți, autoritățile corespunzătoare ale statului portului trebuie de asemenea informate imediat. Dacă un ofițer al Administrației, un inspector numit sau o organizație recunoscută a informat autoritățile respective ale statului portului, guvernul statului portului interesat trebuie să acorde orice sprijin necesar celui funcționar, inspector sau acelei organizații pentru a-și îndeplini obligațiile în conformitate cu această regulă. Dacă este cazul, guvernul statului portului interesat trebuie să se asigure că nava nu va ieși în mare sau nu va părăsi portul în scopul îndreptării către un șantier de reparații, decât în cazul în care nu există pericol pentru navă sau persoanele de la bord.

(e) În fiecare caz, Administrația trebuie să garanteze efectuarea și eficiența inspecției și să se angajeze să asigure măsurile necesare pentru a îndeplini această obligație.

#### Regula 7

##### *Inspecția navelor de pasageri*

*Textul existent la paragraful (b) (iii) se înlocuiește cu următorul:*

- (iii) O inspecție, fie generală, fie parțială, după caz, trebuie să fie efectuată după o reparație, care rezultă din investigațiile prevăzute de regula 11 din acest capitol, sau ori de câte ori se fac reparații sau înlocuiri importante. Inspecția va fi efectuată astfel încât să se asigure că reparațiile sau înlocuirile necesare au fost realizate efectiv, că materialul și modul de execuție a acestor reparații sau înlocuiri sunt în toate privințele satisfăcătoare și că nava corespunde în toate privințele prevederilor Convenției, ale prezentului protocol și celor ale regulilor internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare în vigoare, precum și prevederilor legilor, decretelor, hotărârilor și regulilor promulgate ca un rezultat al acestora de către Administrație.

#### Regula 8

##### *Inspecția mijloacelor de salvare și a altor echipamente ale navelor de mărfuri*

*Textul existent al regulii 8 se înlocuiește cu următorul:*

(a) Mijloacele de salvare, cu excepția instalației radiotelegrafice a bărcii de salvare cu motor sau a aparatului de radio portabil pentru bărcile și plutele de salvare, sonda ultrason, compasul giroscopic, mijloacele de stingere a incendiilor și instalația de gaz inert de la navele de mărfuri cărora li se aplică prevederile cap. II-1, II-2, III și V din Convenție și din prezentul protocol vor fi supuse inspecției inițiale și celor ulterioare, așa cum se prevede pentru navele de pasageri în regula 7 din cap. I al Convenției și în prezentul protocol, înlocuindu-se 12 luni prin 24 de luni în alin. (ii) al paragrafului (a) al acestei reguli. Planurile de combatere a incendiilor de la navele noi și scările de pilot, mijloacele mecanice de ridicare a pilotului la bord, luminile, figurile și mijloacele de semnalizare sonoră aflate la bordul navelor noi și existente vor fi incluse în cadrul inspecțiilor, în scopul de a se asigura că acestea corespund în totalitate cerințelor Convenției și prezentului protocol, precum și ale regulilor internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare în vigoare.

(b) Inspecțiile intermediare trebuie efectuate la petrolierele cu o vechime de 10 ani și mai mult, în timp de 3 luni înainte sau după data de emitere a Certificatului de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri, pentru a asigura că echipamentul prevăzut în paragraful (a) al acestei reguli a fost întreținut în conformitate cu regula 11 a acestui capitol și că se află în stare de funcționare bună. Aceste inspecții intermediare trebuie înregistrate în Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri, emis în conformitate cu regula 12 paragraful (a) alin. (iii) al cap. I din Convenție.

#### Regula 10

##### *Inspecția corpului, mașinilor și echipamentului navelor de mărfuri*

*Textul existent al regulii 10 este înlocuit cu următorul:*

(a) Corpul, mașinile și echipamentul (altele decât cele pentru care a fost emis Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri, Certificatul de siguranță radiotelegrafică pentru nava de mărfuri sau Certificatul radiotelegrafic pentru nava de mărfuri) unei nave de mărfuri trebuie inspectate la terminarea construcției și ulterior, în condițiile în care Administrația consideră necesar, pentru a se încredința că starea lor este în toate privințele satisfăcătoare, și la următoarele intervale:

- (i) la intervale specificate de Administrație, dar care să nu depășească 5 ani (inspecții periodice);
- (ii) în afară de aceste inspecții periodice, un petrolier cu o vechime de 10 ani sau mai mult trebuie să suporte cel puțin o inspecție intermediară în timpul perioadei de valabilitate a certificatului său de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri. În cazurile în care numai o singură inspecție intermediară este efectuată în oricare perioadă de valabilitate a unui certificat, aceasta trebuie să aibă loc nu mai devreme de 6 luni înainte și nu mai târziu de 6 luni după data perioadei de valabilitate a certificatului.

(b) Inspecția inițială și periodică trebuie să fie efectuată astfel încât să se asigure că dispunerea, materialul și eșantionajul structurii, căldările și alte recipiente sub presiune, accesoriile lor, mașinile principale și auxiliare, inclusiv instalația de guvernare și sistemele de comandă aferente, instalația electrică și alte echipamente sunt în toate privințele satisfăcătoare pentru serviciul căruia îi este destinată nava. Aceste inspecții trebuie, în

cazul petrolierelor, să includă și inspectarea exteriorului fundului navei, compartimentelor pompelor, instalațiilor de tubulatură pentru buncheraj și marfă, tubulaturilor de aerisire, supapelor de refulare și a ecranelor de protecție contra flăcărilor.

(c) Inspecția intermediară a petrolierelor cu o vechime de 10 ani și mai mult trebuie să includă inspectarea echipamentului instalației de guvernare și a sistemelor de comandă aferente, a compartimentului pompelor, instalațiilor de tubulatură pentru buncher și marfă pe punte și din compartimentul pompelor, tubulaturilor de aerisire, supapelor de refulare și ecranelor de protecție contra flăcărilor, instalațiilor electrice din zonele periculoase și a exteriorului fundului navei. În afară de inspecția vizuală a instalației electrice, urmează să fie încercată rezistența izolației echipamentului electric din zonele periculoase. Dacă la examinarea există dubiu asupra stării tubulaturilor, vor fi luate măsurile suplimentare care se consideră a fi necesare, cum ar fi încercarea la presiune și determinarea grosimii. Aceste inspecții intermediare trebuie menționate sub semnătură în Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri, emis în conformitate cu regula 12 paragraful (a) alin. (ii) al cap. I din Convenție.

(d) O inspecție, fie generală, fie parțială, în funcție de circumstanțe, trebuie efectuată, dacă e necesar, după o investigație prevăzută la regula 11 din acest capitol sau ori de câte ori se efectuează reparații sau înlocuiri importante. Inspecția trebuie să fie efectuată astfel încât să se asigure că reparațiile sau înlocuirile necesare au fost realizate efectiv, că materialul și calitatea acestor reparații sau înlocuiri sunt în toate privințele satisfăcătoare și că nava este pregătită să iasă în mare fără a prezenta pericol pentru navă sau persoanele de la bord.

#### **Regula 11**

##### ***Menținerea condițiilor după inspecție***

*Textul existent al regulii 11 este înlocuit cu următorul:*

(a) Starea navei și a echipamentului său trebuie menținută pentru a corespunde prevederilor Convenției și prezentului protocol, ca să se asigure că nava va fi în siguranță în toate privințele pentru a ieși în mare fără pericol pentru navă sau persoanele de la bord.

(b) După încheierea oricărei inspecții a navei, prevăzută în regula 6, 7, 8, 9 sau 10 din cap. I din Convenție și din prezentul protocol, nu trebuie făcută nicio modificare la structura, mașinile, echipamentul sau alte componente care au făcut obiectul inspecției fără autorizația Administrației.

(c) Ori de câte ori se produce un accident la o navă sau este descoperită o defecțiune care afectează siguranța navei ori eficiența sau integralitatea mijloacelor sale de salvare ori a unui alt echipament, comandantul sau armatorul navei trebuie să informeze cu prima ocazie Administrația, inspectorul numit ori organizația recunoscută răspunzătoare pentru emiterea certificatului respectiv, care trebuie să inițieze cercetări pentru a determina dacă este necesară o inspecție conform prevederilor regulii 6, 7, 8, 9 sau 10 din cap. I din Convenție și din prezentul protocol. Dacă nava se află în portul unei alte părți, comandantul sau armatorul trebuie să raporteze imediat autorităților corespunzătoare ale statului portului, iar inspectorul numit sau organizația recunoscută trebuie să confirme că un astfel de raport a fost făcut.

#### **Regula 14**

##### ***Durata și valabilitatea certificatelor***

*Textul existent al regulii 14 se înlocuiește cu următorul:*

(a) Certificatele, altele decât Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri, Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri și orice Certificat de

scutire, trebuie să fie emise pentru o perioadă de timp care nu depășește 12 luni. Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri trebuie emis pentru o perioadă care nu depășește 5 ani. Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri trebuie emis pentru o perioadă care nu depășește 24 de luni. Certificatele de scutire nu trebuie să fie valabile pentru o perioadă mai mare decât aceea din certificatele la care se referă ele.

(b) Nu trebuie permisă nicio prelungire a perioadei de valabilitate de 5 ani pentru Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri.

(c) Dacă o inspecție are loc în cadrul a două luni înaintea expirării perioadei pentru care un certificat de siguranță radiotelegrafică pentru nava de mărfuri sau un certificat de siguranță radiotelefonică pentru nava de mărfuri a fost emis inițial unei nave de mărfuri având 300 TRB și mai mult, însă mai puțin de 500 TRB, acel certificat poate fi retras și emis un nou certificat, care trebuie să expire la 12 luni după încheierea perioadei menționate.

(d) Dacă la data expirării certificatului, altul decât acela la care se referă paragraful (b) din această regulă, nava nu se află într-un port al țării în care ea este înmatriculată sau urmează să fie inspectată, Administrația poate prelungi certificatul, dar această prelungire trebuie acordată numai în scopul permiterii navei de a-și continua voiajul către țara în care este înmatriculată sau în care urmează să fie inspectată, și aceasta numai în cazurile în care această măsură apare oportună și rațională.

(e) Niciun certificat nu trebuie prelungit, conform prevederilor paragrafului (d) din această regulă, pentru o perioadă mai mare de 5 luni, iar o navă căreia i s-a acordat o prelungire nu trebuie, la sosirea sa în țara în care este înmatriculată sau în care urmează să fie inspectată, să se creadă îndreptățită, ca urmare a unei astfel de prelungiri, să părăsească portul sau țara respectivă fără să fi obținut un certificat nou.

(f) Un certificat, altul decât acela la care se referă paragraful (b) din această regulă, care nu a fost prelungit conform prevederilor anterioare ale acestei reguli poate fi prelungit de Administrație pentru o perioadă de grație de până la o lună de la data de expirare înscrisă pe certificat.

(g) Un certificat trebuie să-și înceteze valabilitatea:

- (i) dacă inspecțiile nu sunt efectuate în cadrul perioadelor specificate conform regulilor 7 (a), 8, 9 și 10 (a) din cap. I la Convenție și la protocol sau după cum au putut fi prelungite în conformitate cu paragrafele (d), (e) sau (f) din această regulă; sau
- (ii) la trecerea navei sub pavilionul unui alt guvern. Un certificat nou trebuie emis numai dacă guvernul emitent al noului certificat este pe deplin satisfăcut că nava corespunde cerințelor regulii 11 paragrafele (a) și (b) din acest capitol. În cazul unui transfer între părți, dacă se cere în termen de 3 luni după ce a avut loc transferul, guvernul părții sub al cărei pavilion nava a navigat anterior trebuie, cât mai curând posibil, să trimită Administrației copii ale certificatelor posedate de navă înainte de transfer și, dacă există, copii ale rapoartelor inspecțiilor respective.

#### **Regula 19**

##### ***Control***

*Textul existent al regulii 19 se înlocuiește cu următorul:*

(a) Fiecare navă atunci când se află într-un port al unei părți este supusă controlului de către ofițerii autorizați legal de acel guvern, în măsura în care acest control are ca obiect verificarea valabilității certificatelor emise conform regulii 12 sau 13 a cap. I din Convenție.

(b) Aceste certificate, dacă sunt valabile, trebuie acceptate dacă nu există motive clare pentru a crede că starea navei sau a echipamentului său nu corespunde caracteristicilor vreunui dintre certificate sau că nava și echipamentul său nu corespund prevederilor regulii 11 paragrafele (a) și (b) din acest capitol.

(c) În situația prezentată în paragraful (b) al acestei reguli sau dacă un certificat a expirat ori și-a încetat valabilitatea, ofițerul care efectuează controlul trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că nava nu va pleca până când nu va putea să iasă în mare sau să părăsească portul în scopul îndreptării către șantierul de reparații, fără a prezenta pericol pentru navă sau persoanele de la bord.

(d) În cazul în care acest control dă naștere unei intervenții de orice fel, ofițerul care efectuează controlul trebuie să informeze imediat, în scris, pe consul sau, în absența acestuia, pe cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului sub al cărui pavilion se află nava asupra tuturor împrejurărilor în care intervenția a fost considerată necesară. În afară de aceasta, trebuie înștiințați și inspectorii numiți sau organizațiile recunoscute care răspund de emiterea certificatelor. Faptele care privesc intervenția trebuie raportate Organizației.

(e) Autoritatea interesată a statului trebuie să transmită toate informațiile importante despre navă autorităților următorului port de escală, în afara părților menționate în paragraful (d) al acestei reguli, dacă nu poate să ia măsurile specificate în paragrafele (c) și (d) ale acestei reguli sau dacă navei i s-a permis să se îndrepte către următorul port de escală.

(f) Dacă se exercită un control în conformitate cu această regulă, trebuie să se facă toate eforturile pentru a se evita reținerea sau întârzierea nejustificată a navei. Dacă o navă este reținută sau întârziată nejustificat ca urmare a controlului, aceasta va avea dreptul la compensație pentru orice pierdere sau discreditare suferită.

## CAPITOLUL II-1

### Construcție — compartimentare și stabilitate, mașini și instalații electrice

#### PARTEA A — Generalități

##### Regula 1

##### Aplicare

*Următoarele alineate se adaugă la textul existent al paragrafului (b):*

(iii) În pofida prevederilor alin. (ii) din acest paragraf și ale alin. (iii) al paragrafului (a) din această regulă, în sensul paragrafului (d) din regula 29 din acest capitol, un *petroler nou* înseamnă un petrolier:

(1) pentru care contractul de construcție este încheiat după 1 iunie 1979; sau

(2) în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu echivalent de construcție după 1 ianuarie 1980; sau

(3) a cărui livrare are loc după 1 ianuarie 1982; sau

(4) care a suportat o transformare sau modificare de importanță majoră:

(a) pentru care contractul este încheiat după 1 iunie 1979; sau

(b) în lipsa unui contract, a cărui lucrare de construcție este începută după 1 ianuarie 1980; sau

(c) care se termină după 1 iunie 1982.

(iv) În sensul paragrafului (d) din regula 29 a acestui capitol, un petrolier existent este un petrolier nou ca cel definit la alin. (iii) al acestui paragraf.

(v) În sensul alin. (iii) al acestui paragraf, transformarea unui petrolier existent de 20.000 tdw și mai mult, pentru a corespunde cerințelor prezentului protocol

sau Protocolului din 1978 privind Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de la nave, nu trebuie considerată ca reprezentând o schimbare sau modificare de importanță majoră.

#### Regula 2

##### Definiții

*Următoarele paragrafe se adaugă la textul existent:*

(k) *Sistemul de comandă de la distanță a instalației de guvernare* este un mijloc prin care mișcările necesare ale cârmei se transmit de la puntea de comandă la comenzile agregatului instalației de guvernare.

(l) *Instalația principală de guvernare* este reprezentată de mașini, agregatele de putere ale instalației de guvernare, dacă există, echipamentul auxiliar și mijlocul pentru aplicarea cuplului la axul cârmei (de exemplu, eche sau sector dințat) necesare pentru punerea în mișcare a cârmei în scopul guvernării navei în condiții de exploatare normale.

(m) *Agregatul de putere al instalației de guvernare* este:

(i) în cazul instalației de guvernare electrice, un motor electric și echipamentul electric aferent;

(ii) în cazul instalației de guvernare electrohidraulice, un motor electric aferent și pompa conectată;

(iii) în cazul altei instalații de guvernare hidraulice, un motor de acționare și pompa conectată.

(n) *Instalația de guvernare auxiliară* este echipamentul care este prevăzut pentru a pune în mișcare cârma în scopul guvernării navei în cazul unei avarii la instalația principală de guvernare.

#### PARTEA C — Mașini și instalații electrice

##### Regula 29

##### Instalația de guvernare

*Următorul paragraf se adaugă la textul existent:*

(d) Numai petroliere

(i) Fiecare petrolier nou de 10.000 TRB și mai mult și nu mai târziu de 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentului protocol, precum și fiecare petrolier existent de 10.000 TRB și mai mult vor corespunde următoarelor cerințe:

(1) vor fi prevăzute două sisteme de comandă de la distanță a instalației de guvernare, fiecare dintre acestea putând fi pus în funcțiune separat de la puntea de comandă. Aceasta nu implică existența unei dublări a timonei sau a manetei de guvernare. În cazul defectării sistemului de comandă de la distanță a instalației de guvernare în funcțiune, celălalt sistem va putea fi pus în funcțiune imediat, dintr-un loc de pe puntea de comandă. Fiecare sistem de comandă de la distanță a instalației de guvernare, dacă este electric, trebuie deservit de propriul său circuit separat alimentat de la circuitul de forță al instalației de guvernare dintr-un punct din interiorul compartimentului instalației de guvernare. În cazul avarierii alimentării cu energie electrică a unui sistem de comandă de la distanță a instalației de guvernare, aceasta trebuie semnalizată pe puntea de comandă. Semnalele de avertizare cerute în acest alineat trebuie să fie atât sonore, cât și vizuale și amplasate într-o poziție pe puntea de comandă, de unde să poată fi observate imediat;

(2) comanda instalației principale de guvernare trebuie prevăzută și în compartimentul mașinii cârmei;

(3) trebuie prevăzute mijloace în compartimentul mașinii cârmei, pentru a deconecta sistemul de

comandă de la distanță a instalației de guvernare de la circuitul de alimentare;

(4) trebuie prevăzut un mijloc de comunicație de la puntea de comandă la compartimentul mașinii cârmei;

(5) poziția unghiulară exactă a cârmei trebuie să fie indicată pe puntea de comandă. Indicarea unghiului cârmei trebuie să fie independentă de sistemul de comandă de la distanță a instalației de guvernare; și

(6) poziția unghiulară a cârmei trebuie să poată fi recunoscută în compartimentul mașinii cârmei.

- (ii) La fiecare petrolier nou de 10.000 TRB și mai mult, în afara cerințelor din paragraful (a) și alin. (i) al paragrafului (d) din această regulă, se aplică următoarele:
- (1) instalația principală de guvernare trebuie să cuprindă două sau mai multe agregate identice și trebuie să poată pune în funcțiune cârma conform cerințelor paragrafului (d) alin. (ii) pct. (2) din această regulă, în timp ce funcționează cu unul sau mai multe agregate. În măsura în care este rațional și posibil, instalația principală de guvernare trebuie să fie dispusă astfel încât o singură avarie a tubulaturii sale sau a unuia din agregatele de putere să nu afecteze integritatea celeilalte părți a instalației de guvernare. Toate cuplajele mecanice care fac parte din instalația de guvernare și cuplajele mecanice cu orice sistem de comandă de la distanță a instalației de guvernare, dacă există, trebuie să fie de o construcție robustă și trainică, după cum consideră Administrația;
- (2) instalația principală de guvernare trebuie să asigure manevra de trecere a cârmei de la 35 grade într-un bord la 35 grade în celălalt bord, cu nava la pescaj maxim în marș înainte la viteza maximă de serviciu. Cârma trebuie să poată fi manevrată de la 35 grade într-un bord la 30 grade în celălalt bord în cel mult 28 secunde, în aceleași condiții ca cele mai sus menționate;

(3) instalația principală de guvernare trebuie să fie pusă în funcțiune de o sursă de energie dacă este necesar să se îndeplinească cerințele paragrafului (d) alin. (ii) pct. (2) din această regulă;

(4) agregatele de forță ale instalației de guvernare principale trebuie prevăzute să pornească automat atunci când alimentarea cu energie electrică este restabilită după o avarie a circuitului electric;

(5) în cazul unei defecțiuni la oricare dintre agregatele instalației de guvernare, trebuie să se dea un semnal de avertizare pe puntea de comandă; și

(6) se va prevedea o sursă de curent alternativ suficientă pentru a alimenta cel puțin un agregat de acționare a instalației de guvernare, astfel încât să permită acestuia să manevreze cârma, așa cum se arată mai jos, precum și pentru a alimenta sistemul de comandă de la distanță aferent instalației de guvernare și axiometrul în mod automat și într-un interval de 45 secunde de la sursa de curent de avarie sau de la o altă sursă de curent independentă amplasată în compartimentul mașinii cârmei. Această sursă independentă de energie trebuie folosită numai în acest scop și trebuie să aibă o capacitate suficientă pentru o funcționare continuă de jumătate de oră. Dacă agregatul instalației de guvernare este alimentat de sursa de curent alternativ, aceasta trebuie să asigure cel puțin manevrarea cârmei de la 15 grade într-un bord la 15 grade în celălalt bord într-un interval de 60 secunde, cu nava la pescajul maxim și la jumătate din viteza sa maximă de serviciu de marș înainte sau cu 7 noduri, care din acestea este mai mare.

## CAPITOLUL II-2

### Construcție — Protecția contra incendiului, detectarea și stingerea incendiului

#### PARTEA A — Generalități

##### Regula 1

##### Aplicare

*Următoarele alineate se adaugă textului existent al paragrafului (a):*

- (iv) În pofida prevederilor alin. (ii) și (iii) ale acestui paragraf, în sensul paragrafului (a) alin. (ii) din regula 55 și regula 60 din acest capitol, un *petrolier nou* înseamnă un petrolier:
- (1) pentru care contractul de construcție este încheiat după 1 iunie 1979; sau
- (2) în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu echivalent de construcție după 1 ianuarie 1980; sau
- (3) a cărui livrare este după 1 iunie 1982; sau
- (4) care a suferit o transformare sau modificare de importanță deosebită:
- (a) pentru care contractul este încheiat după 1 ianuarie 1979; sau
- (b) în lipsa unui contract, a cărei construcție este începută după 1 ianuarie 1980; sau
- (c) care este terminată după 1 iunie 1982.
- (v) În sensul paragrafului (a) alin. (ii) din regula 55 și regula 60 din acest capitol, un petrolier existent nu este un petrolier nou după cum este definit în alin. (iv) din acest paragraf.
- (vi) În sensul alin. (iv) din acest paragraf, transformarea unui petrolier existent de 20.000 tdw și mai mult, pentru a corespunde cerințelor prezentului protocol sau Protocolului din 1978 privind Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de la nave, nu trebuie considerată o schimbare sau modificare de importanță majoră.

##### Regula 3

##### Definiții

*Textul existent al paragrafului (v) se înlocuiește cu următorul:*

- (v) *Deplasamentul navei goale* înseamnă deplasamentul unei nave exprimat în tone metrice fără încărcătură, combustibil, ulei lubrifiant, apă de balast, apă potabilă și apă de alimentare în tancuri, provizii alimentare, pasageri și echipaj cu efectele lor.

*Următorul paragraf se adaugă la textul existent:*

- (x) *Țiței* înseamnă orice hidrocarbură care se găsește în mod natural în pământ, indiferent că este sau nu tratată pentru a o face adecvată transportului, și include:
- (i) țiței din care să fi fost eliminate anumite produse de distilare; și
- (ii) țiței cărui se poate să i se fi adăugat anumite produse de distilare.

PARTEA E — Măsuri de protecție contra incendiului pentru navele petoliere

##### Regula 55

##### Aplicare

*Textul existent al acestei reguli se înlocuiește cu următorul:*

(a) Dacă nu se prevede în mod expres altfel:

- (i) această parte se aplică tuturor navelor petoliere noi care transportă țiței și produse petoliere care au un

punct de aprindere ce nu depășește 60°C (140°F), determinat cu un aparat aprobat (proba în creuzet închis), și o presiune a vaporilor REID mai mică decât presiunea atmosferică, precum și alte produse lichide prezentând un risc de incendiu similar; și

- (ii) în plus, toate navele vizate de această parte trebuie să îndeplinească cerințele regulilor 52, 53, 54 din cap. II-2 din Convenție, exceptând faptul că instalațiile fixe de stingere a incendiilor cu gaz pentru spațiile de marfă nu trebuie să fie folosite pentru petrolierele noi și pentru acele petroliere existente care corespund regulii 60 din acest capitol. Pentru petrolierele existente cărora nu li se cere să corespundă regulii 60, Administrația, aplicând cerințele paragrafului (f) al regulii 52, poate accepta o instalație cu spumă capabilă să debiteze spumă în interiorul și exteriorul tancurilor. Componentele instalației trebuie să fie satisfăcătoare pentru Administrație.

(b) Dacă se intenționează să se transporte mărfuri, alte decât acelea la care se face referire în alin. (i) paragraful (a) din această regulă și care prezintă risc de incendiu suplimentar, trebuie cerute măsuri suplimentare de protecție considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(c) Navele mixte de transport nu trebuie să transporte mărfuri solide decât dacă toate tancurile de marfă sunt golite de țiței și degazate sau numai dacă, în fiecare caz, Administrația consideră că sunt îndeplinite măsurile prevăzute.

#### **Regula 60**

##### **Protecția tancurilor de marfă**

*Textul existent al acestei reguli se înlocuiește cu următorul:*

(a) Pentru petrolierele noi de 20.000 tdw și mai mult, protecția punții din zona tancurilor de marfă și a tancurilor de marfă trebuie asigurată printr-o instalație fixă cu spumă pe punte și o instalație fixă cu gaz inert în conformitate cu cerințele regulilor 61 și 62 din cap. II-2 din Convenție, exceptând faptul că, în locul instalațiilor de mai sus, Administrația, după ce a luat în considerație amenajările și dotările navei, poate accepta alte combinații de instalații fixe, cu condiția ca acestea să ofere același grad de protecție, în conformitate cu regula 5 din cap. I din Convenție.

(b) Pentru a fi considerată echivalentă, instalația propusă în locul instalației fixe cu spumă pe punte trebuie:

- (i) să poată stinge incendiile produse datorită deversărilor și să preîntâmpine aprinderea țițeiului împrăștiat care nu s-a aprins încă; și

- (ii) să poată combate incendiile din tancurile avariate.

(c) Pentru a fi considerată echivalentă, instalația propusă în locul instalației fixe cu gaz inert trebuie:

- (i) să poată preîntâmpina acumulările periculoase de amestecuri explozive în tancurile intacte de marfă în timpul exploatării normale de-a lungul întregului voiaj în balast și al operațiilor necesare din interiorul tancurilor; și

- (ii) să fie proiectată astfel încât să reducă riscul unui incendiu datorită electricității statice produse chiar de instalație.

(d) Orice petrolier existent de 20.000 tdw și mai mult angajat în activitatea de transport al țițeiului trebuie prevăzut cu o instalație de gaz inert, care să corespundă cerințelor paragrafului (a) din această regulă, nu mai târziu de:

- (i) pentru un petrolier de 70.000 tdw și mai mult, 2 ani după data intrării în vigoare a prezentului protocol; și
- (ii) pentru un petrolier mai mic de 70.000 tdw, 4 ani de la data intrării în vigoare a prezentului protocol, exceptând faptul că pentru petroliere mai mici de

40.000 tdw care nu sunt prevăzute cu mașini de spălare a tancurilor cu un debit individual mai mare de 60 m<sup>3</sup>/h, Administrația poate scuti petrolierele existente de cerințele acestui paragraf, dacă s-ar dovedi nerațională și nerealistă aplicarea acestor cerințe, luând în considerare caracteristicile de proiectare a navei.

(e) Orice petrolier existent de 40.000 tdw și mai mult angajat în activitatea de transport al produselor petroliere, altele decât țiței, și orice astfel de petrolier de 20.000 tdw și mai mult angajat în activitatea de transport al produselor petroliere, altele decât țiței, prevăzute cu mașini de spălare a tancurilor care au un debit individual mai mare de 60 m<sup>3</sup>/h, trebuie prevăzute cu o instalație de gaz inert, care să corespundă cerințelor paragrafului (a) din această regulă, nu mai târziu de:

- (i) pentru un petrolier de 70.000 tdw și mai mult, 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentului protocol; și
- (ii) pentru un petrolier mai mic de 70.000 tdw, 4 ani de la data intrării în vigoare a prezentului protocol.

(f) Orice petrolier care utilizează un procedeu de curățare a tancurilor de marfă folosind spălarea cu țiței trebuie prevăzut cu o instalație de gaz inert care să corespundă cerințelor regulii 62 din cap. II-2 din Convenție și cu mașini de spălare a tancurilor.

(g) Toate petrolierele prevăzute cu o instalație fixă de gaz inert trebuie prevăzute cu un sistem închis de ulaj.

(h) Orice petrolier nou de 2.000 TRB și mai mult care nu este cuprins în paragraful (a) al acestei reguli trebuie prevăzut cu o instalație cu spumă, capabilă să refuleze spumă în interiorul sau exteriorul tancurilor.

Componentele unei astfel de instalații trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

## **CAPITOLUL V Siguranța navigației**

### **Regula 12**

#### **Echipamentul de navigație al navei**

*Textul existent al paragrafului (a) se înlocuiește cu următorul:*

(a) Toate navele de 1.600 TRB și mai mult, dar mai puțin de 10.000 TRB, trebuie să fie dotate cu cel puțin un radar. Toate navele de 10.000 TRB și mai mult trebuie să fie dotate cu cel puțin două radare, fiecare putând funcționa independent unul față de celălalt. Toate radarele montate în conformitate cu această regulă trebuie să fie de un tip aprobat de Administrație și trebuie să corespundă normelor de funcționare, care să nu fie inferioare acelor adoptate de Organizație. Pe puntea de comandă a acestor nave trebuie prevăzute mijloace pentru trasarea citirilor radarului.

### **Regula 19**

#### **Utilizarea pilotului automat**

*Următorul paragraf se adaugă la textul existent:*

(d) Guvernarea manuală trebuie încercată după folosirea îndelungată a pilotului automat și înainte de a intra în zone unde navigația solicită o atenție specială.

*La acest capitol se adaugă următoarele reguli noi:*

### **Regula 19-1**

#### **Funcționarea instalației de guvernare**

În zonele în care navigația necesită o atenție deosebită, navele trebuie să aibă mai mult decât un agregat de acționare a instalației de guvernare în funcțiune, dacă asemenea agregate pot să funcționeze simultan.



**Regula 19-2****Instalația de guvernare — Încercare și exerciții de roluri**

(a) În cadrul celor 12 ore dinaintea plecării, instalația de guvernare a navei trebuie verificată și încercată de echipajul navei. Procedura de încercare trebuie să includă, după caz, funcționarea următoarelor:

- (i) instalația principală de guvernare;
  - (ii) instalația de guvernare auxiliară;
  - (iii) sistemele de comandă de la distanță a instalației de guvernare;
  - (iv) locurile de guvernare situate pe puntea de comandă;
  - (v) sursa de energie de avarie;
  - (vi) axiometrele în raport cu poziția reală a cârmei;
  - (vii) semnalele de alarmă în caz de avarie la sursa de energie a sistemului de comandă de la distanță a instalației de guvernare; și
  - (viii) semnalele de alarmă în caz de avarie a agregatului de acționare a instalației de guvernare.
- (b) Verificările și încercările trebuie să includă:
- (i) mișcarea completă a cârmei în conformitate cu performanțele cerute de instalația de guvernare;
  - (ii) o inspecție vizuală a instalației de guvernare și a articulațiilor de legătură; și
  - (iii) funcționarea mijloacelor de comunicație dintre puntea de comandă și compartimentul mașinii cârmei.
- (c) (i) Instrucțiunile simple de funcționare, cu o schemă-bloc care indică procedeele de comutare pentru sistemele

de comandă de la distanță a instalației de guvernare și agregatele de acționare a instalației de guvernare, trebuie să fie permanent expuse pe puntea de comandă și în compartimentul mașinii cârmei.

- (ii) Toți ofițerii implicați în funcționarea și/sau întreținerea instalației de guvernare trebuie să cunoască funcționarea sistemelor de guvernare montate pe navă și procedeele de comutare de la un sistem la altul.

(d) Suplimentar față de verificările și încercările de rutină prevăzute în paragrafele (a) și (b) din această regulă, trebuie ca cel puțin o dată la fiecare 3 luni să aibă loc exerciții de roluri privind instalația de guvernare pentru a exersa procedeele de guvernare în caz de avarie. Aceste exerciții trebuie să includă comanda directă din interiorul compartimentului mașinii cârmei, procedura de comunicare cu puntea de comandă și, dacă se aplică, funcționarea surselor de curent alternativ.

(e) Administrația poate să renunțe la cererea de a efectua verificările și încercările prevăzute în paragrafele (a) și (b) din această regulă pentru navele care efectuează regulat voaje de scurtă durată. Aceste nave trebuie să efectueze aceste verificări și încercări cel puțin o dată la fiecare săptămână.

(f) Data la care verificările și încercările prevăzute la paragrafele (a) și (b) din această regulă sunt efectuate, precum și data și detaliile exercițiilor de roluri privind guvernarea în caz de avarie, efectuate conform paragrafului (d) din această regulă, trebuie înregistrate în jurnalul de bord după cum este prevăzut de Administrație.

APENDICE**Formularul Certificatului de siguranță pentru construcția navelor de mărfuri**

Următorul formular se adaugă la formularul existent:

**S U P L I M E N T****la Certificatul de siguranță pentru construcția navei de mărfuri**

(Sigiliul oficial)

(Țara)

Emis în virtutea prevederilor

Protocolului din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare

| Numele navei | Numărul sau indicativul navei | Portul de înmatriculare | Deadweight<br>(tone metrice) | Anul de construcție |
|--------------|-------------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------------|
|              |                               |                         |                              |                     |

Tipul navei:

Petrolier angajat în activitatea de transport de țigete\*)

Petrolier angajat în activitatea de transport de produse petroliere, altele decât țigete\*)

Petrolier angajat în activitatea de transport țigete/alte produse petroliere\*)

Navă de mărfuri, alta decât petrolier, angajată în activitatea de transport de produse petroliere\*)

Data de contract pentru construcție sau schimbare ori modificare majoră .....

Data la care a fost pusă chila sau la care nava se află într-un stadiu similar de construcție ori la care a fost începută o schimbare sau modificare majoră .....

Data livrării sau încheierii unei schimbări sau modificări majore .....

Acest supliment va fi atașat permanent la Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri.

Prin prezenta se certifică faptul că:

— nava a fost inspectată în conformitate cu regula 10 din cap. I al Protocolului din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare; și

— inspecția arată că starea corpului, a mașinilor și a echipamentului, așa cum sunt definite în regula de mai sus, este în toate privințele satisfăcătoare și că nava este conformă cu prevederile protocolului.

Acest certificat este valabil până la ....., sub rezerva inspecției/inspecțiilor intermediare la intervale de .....

Emis la .....19.....  
(locul de emitere a certificatului) (semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător care emite certificatul)

(sigiliul sau ștampila autorității care emite certificatul, după caz)

\*) Se elimină, după caz.

**Inspecție intermediară**

Prin prezenta se certifică că la inspecția intermediară cerută de regula 10 a cap. I la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare nava a fost găsită în conformitate cu prevederile respective ale acestui protocol.

Semnat .....  
(semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul .....

Data .....

Următoarea inspecție intermediară la .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Semnat .....  
(semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul .....

Data .....

Următoarea inspecție intermediară la .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Semnat .....  
(semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul .....

Data .....

Următoarea inspecție intermediară la .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Semnat .....  
(semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul .....

Data .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Formularul certificatului de siguranță a echipamentului pentru navele de mărfuri  
Următorul formular se adaugă la formularul existent:

**S U P L I M E N T**  
**la certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri**

(Sigiliul oficial)

(Țara)

Emis în virtutea prevederilor  
Protocolului din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare

| Numele navei | Numărul sau indicativul navei | Portul de înmatriculare | Deadweight<br>(tone metrice) | Anul de construcție |
|--------------|-------------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------------|
|              |                               |                         |                              |                     |

Tipul navei:

Petrolier angajat în activitatea de transport țiței\*)

Petrolier angajat în activitatea de transport de produse petroliere, altele decât țiței\*)

Petrolier angajat în activitatea de transport țiței/alte produse petroliere\*)

Navă de mărfuri, alta decât petrolier, angajată în activitatea de transport de produse petroliere\*)

Data de contract pentru construcție sau schimbare ori modificare majoră .....

Data la care a fost pusă chila sau la care nava se află într-un stadiu similar de construcție ori la care a fost începută o schimbare sau modificare majoră .....

Data livrării sau încheierii unei schimbări sau modificări majore .....

Acest supliment va fi atașat permanent la certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri.

\*) Se elimină, după caz.

**Prin prezenta se certifică:**

Că nava a fost inspectată în conformitate cu regula 8 din cap. I din Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și  
că inspecția arată că starea materialului de echipament de siguranță, așa cum s-a definit în regula mai sus menționată, este în toate privințele satisfăcătoare și că nava este conformă cu prescripțiile protocolului.

Acest certificat este valabil până la ....., sub rezerva inspecției/inspecțiilor intermediare la intervale de .....

Emis la ..... la .....19.....  
(locul de emitere a certificatului) (semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător care emite certificatul)

(sigiliul sau ștampila autorității care emite certificatul, după caz)

**Inspecție intermediară**

Prin prezenta se certifică că la inspecția intermediară cerută de regula 8 a cap. I la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare nava a fost găsită în conformitate cu prevederile pertinente ale acestui protocol.

Semnat .....  
(semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul .....

Data .....

Următoarea inspecție intermediară la .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Semnat .....  
(semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul .....

Data .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Conform prevederilor regulii 14 a cap. 1 din protocol, valabilitatea acestui certificat este prelungită până la .....

Semnat .....  
(semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul .....

Data .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

**REZOLUȚIA MSC.2 (XLV)  
adoptată la 20 noiembrie 1981**

**AMENDAMENTELE DIN 1981**

**la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare**

Comitetul Siguranței Maritime,

notând art. II din Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, denumit în continuare *Protocol*, conform căruia Protocolul, cu excepția prevederilor cap. I, poate fi amendat prin procedura specificată în art. VIII(b) din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, denumită în continuare *Convenția*,

notând și funcțiile conferite de Protocol Comitetului Siguranței Maritime în vederea examinării și adoptării amendamentelor la Protocol,

luând în considerare în cadrul celei de a patruzeci și cincea sesiuni amendamentele la Protocol propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) din Convenție,

1. adoptă, în conformitate cu art. VIII(b)(iv) din Convenție, amendamentele la regula 29(d)(i) din cap. II-1, ale căror texte sunt prevăzute în anexa la prezenta rezoluție;

2. hotărăște, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) din Convenție, ca amendamentele mai sus menționate să fie considerate ca acceptate, în afară de cazul în care, înainte de 1 martie 1984, mai mult de o treime din părțile la Protocol sau părțile ale căror flote comerciale combinate reprezintă cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale, vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) din Convenție, amendamentele la Protocol, după acceptarea lor conform paragrafului 2 de mai sus, vor intra în vigoare la 1 septembrie 1984;

4. solicită secretarului general, în conformitate cu art. VIII(b)(v) din Convenție, să transmită copii certificate ale prezentei rezoluții și ale anexei sale tuturor părților la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare;

5. solicită în plus secretarului general să transmită copii ale rezoluției și ale anexei sale membrilor Organizației care nu sunt Părți la Protocol.

ANEXĂ

**AMENDAMENTELE DIN 1981**  
**la Protocolul din 1978 privind Convenția SOLAS 1974**

**Regula 29 din cap. II-1**  
**Instalația de guvernare**

*A patra frază din alin. (d)(i)(1) se înlocuiește cu următoarele:*

„Fiecare sistem de comandă a instalației de guvernare, dacă este electric, va fi deservit de circuitul său separat propriu, alimentat de la circuitul electric al instalației de guvernare sau direct de la barele tabloului electric de distribuție care alimentează acel circuit electric al instalației de guvernare, într-un punct al tabloului electric de distribuție adiacent alimentării circuitului electric al instalației de guvernare.”

*Alin. (d)(i)(3) se înlocuiește cu următoarele:*

„(3) În compartimentul instalației de guvernare se vor prevedea mijloace pentru deconectarea oricărui sistem de comandă acționat de pe puntea de comandă de la instalația de guvernare pe care o deservește;”.

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI**

**D E C R E T**

**privind promulgarea Legii pentru aderarea României  
la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională  
din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare  
(Convenția SOLAS), adoptat la Londra la 17 februarie 1978,  
astfel cum acesta a fost modificat prin amendamentele  
din 1981, respectiv 1988**

În temeiul prevederilor art. 77 alin. (1) și ale art. 100 alin. (1) din Constituția României, republicată,

**Președintele României d e c r e t e a z ă:**

Articol unic. — Se promulgă Legea pentru aderarea României la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), adoptat la Londra la 17 februarie 1978, astfel cum acesta a fost modificat prin amendamentele din 1981, respectiv 1988, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI**  
**TRAIAN BĂSESCU**

București, 12 noiembrie 2007.  
Nr. 974.

**DECIZII ALE PRIMULUI-MINISTRU****GUVERNUL ROMÂNIEI  
PRIMUL-MINISTRU****DECIZIE****privind eliberarea domnului Alexandru Victor Micula  
din funcția de subsecretar de stat pentru coordonarea  
pregătirii Summitului NATO din cadrul Ministerului  
Afacerilor Externe**

Având în vedere prevederile Hotărârii Guvernului nr. 100/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Externe, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 15 lit. e) și al art. 19 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare,

**primul-ministru** emite prezenta decizie.

Articol unic. — Pe data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Alexandru Victor Micula se eliberează din funcția de subsecretar de stat pentru coordonarea pregătirii Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe.

PRIM-MINISTRU  
**CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU**

Contrasemnează:  
Șeful Cancelariei Primului-Ministru,  
**Marian Marius Dorin**

București, 23 noiembrie 2007.  
Nr. 284.

**GUVERNUL ROMÂNIEI  
PRIMUL-MINISTRU****DECIZIE****privind numirea domnului Alexandru Victor Micula  
în funcția de secretar de stat pentru coordonarea pregătirii  
Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe**

Având în vedere prevederile Hotărârii Guvernului nr. 100/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Externe, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 15 lit. d) și al art. 19 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare,

**primul-ministru** emite prezenta decizie.

Articol unic. — (1) Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Alexandru Victor Micula se numește în funcția de secretar de stat pentru coordonarea pregătirii Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe.

(2) Mandatul domnului Alexandru Victor Micula încetează cel mai târziu la data de 1 iunie 2008.

PRIM-MINISTRU  
**CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU**

Contrasemnează:  
Șeful Cancelariei Primului-Ministru,  
**Marian Marius Dorin**

București, 23 noiembrie 2007.  
Nr. 285.

**GUVERNUL ROMÂNIEI****PRIMUL-MINISTRU****DECIZIE****privind numirea domnului Jan Gavrilă în funcția  
de subsecretar de stat pentru coordonarea pregătirii  
Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe**

Având în vedere prevederile Hotărârii Guvernului nr. 100/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Externe, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 15 lit. e) și al art. 19 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare,

**primul-ministru** emite prezenta decizie.

Articol unic. — (1) Pe data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Jan Gavrilă se numește în funcția de subsecretar de stat pentru coordonarea pregătirii Summitului NATO din cadrul Ministerului Afacerilor Externe.

(2) Mandatul domnului Jan Gavrilă încetează cel mai târziu la data de 1 iunie 2008.

PRIM-MINISTRU

**CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU**

Contrasemnează:

Șeful Cancelariei Primului-Ministru,  
**Marian Marius Dorin**

București, 23 noiembrie 2007.  
Nr. 286.

**ACTE ALE COMISIEI DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR**

COMISIA DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR

**DECIZIE****privind sancționarea Societății Comerciale „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L.**

Comisia de Supraveghere a Asigurărilor, cu sediul în municipiul București, str. Amiral Constantin Bălescu nr. 18, sectorul 1, cod de înregistrare fiscală 14045240/01.07.2001, reprezentată legal de președinte, în temeiul art. 4 alin. (19), precum și al art. 39 alin. (5) din Legea nr. 32/2000 privind activitatea de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare,

în baza hotărârii Consiliului Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor adoptată în ședința din data de 24 octombrie 2007, conform art. 4 alin. (22)—(24<sup>1</sup>) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, în cadrul căreia a fost analizată documentația aferentă Notei nr. IX.473 din 10 octombrie 2007,

în conformitate cu atribuțiile prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. k) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, și în baza Deciziei nr. 437 din 2 iulie 2007, organele de specialitate ale Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor au efectuat un control inopinat la Societatea Comercială „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L., cu sediul social în Str. Rahovei nr. 38—40, municipiul Cluj-Napoca, județul Cluj, și sediul menționat în cererea de autorizare, în municipiul Cluj-Napoca, Calea Turzii nr. 35, județul Cluj, înregistrată la oficiul registrului comerțului cu nr. J12/4720/28.12.2004, cod unic de înregistrare nr. 17083175, înscrisă în Registrul brokerilor de asigurare sub nr. RBK — 264/09.02.2005, reprezentată legal în timpul controlului de doamna Anna-Maria Lambing — administrator și de doamna Roxana Ghiran — director general.

Controlul a fost efectuat de organele de specialitate ale Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor la punctul de lucru din str. Gheorghe Bilașcu nr. 96B, municipiul Cluj-Napoca, județul Cluj, în perioada 4—6 iulie 2007 și a avut ca obiect verificarea raportărilor aferente trimestrelor II 2006 și I 2007 și a sediului social al Societății Comerciale „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. Verificarea a avut la bază documentele și situațiile prezentate sub responsabilitatea conducerii societății.

Rezultatele acțiunii de analiză și control au fost concretizate în procesul-verbal, semnat fără obiecții de către reprezentanții Societății Comerciale „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L., încheiat în 2 (două) exemplare, din care un exemplar a fost înregistrat sub nr. 21 din 6 august 2007 la societatea sus-menționată, iar la Comisia de Supraveghere a Asigurărilor sub nr. 19.207 din 21 septembrie 2007.

În urma analizării constatărilor cuprinse în actul de control, au fost reținute următoarele:

1. La data efectuării controlului, la adresa sediului social menționat în cererea de autorizare, din Calea Turzii nr. 35, municipiul Cluj-Napoca, județul Cluj, nu activa Societatea Comercială „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L., echipa de control fiind îndrumată de către doamna Roxana Ghiran, director general al societății, contactată telefonic, la sediul punctului de lucru din str. Gheorghe Bilașcu nr. 96B.

Directorul general al societății, doamna Roxana Ghiran, care este și persoană semnificativă aprobată de Comisia de Supraveghere a Asigurărilor, și-a prezentat demisia din funcție, cu acordul părților. Conform Convenției nr. 1 din 8 aprilie 2007, aceasta se obligă ca până la ocuparea postului de director general al Societății Comerciale „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. să îndeplinească, în mod gratuit, toate atribuțiile ce revin postului deținut anterior, dar nu pe o durată mai mare de 6 luni de la semnarea convenției în cauză.

Având în vedere că pe data de 10 octombrie 2007 a expirat interimatul de conducător executiv al doamnei Roxana Ghiran și până în prezent nu s-a solicitat Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor aprobarea pentru o nouă persoană semnificativă — conducător executiv —, rezultă că în prezent Societatea Comercială „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. nu mai poate funcționa, ca urmare a lipsei conducătorului executiv.

2. Potrivit evidențelor Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor, Societatea Comercială „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. nu a depus raportările trimestriale, aferente trimestrelor II 2006 și I 2007, la termenele legale. Prin Adresa înregistrată la Comisia de Supraveghere a Asigurărilor sub nr. 179.449 din 20 octombrie 2006, societatea comercială menționată a transmis raportările aferente trimestrului II 2006, iar prin Adresa nr. 12.782 din 6 iulie 2007 a transmis raportările aferente trimestrului I 2007.

Pentru transmiterea cu întârziere a raportărilor menționate mai sus, societatea comercială menționată a încălcat prevederile art. 35 alin. (5) lit. f) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, prevederile art. 4 alin. (1) lit. c) și art. 2 alin. (2) lit. c) din Normele privind forma și conținutul raportărilor financiare, precum și informațiile, documentele și certificările necesare pentru întocmirea acestor raportări, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 3.117/2005 și prevederile art. 3 pct. III din Normele privind forma și conținutul raportărilor pe care trebuie să le întocmească brokerii de asigurare și/sau reasigurare, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 113.139/2006, ceea ce constituie contravenție conform prevederilor art. 39 alin. (2) lit. f) din legea menționată anterior.

3. În ceea ce privește raportarea lunară privind taxa de funcționare în perioada 1 ianuarie 2006 — 31 mai 2007, așa cum reiese din evidențele Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor, Societatea Comercială „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. nu a transmis raportarea pentru perioada 1 ianuarie 2006 — 31 decembrie 2006, respectiv pentru perioada 1 aprilie 2007—31 mai 2007.

Pentru netransmiterea raportărilor lunare privind taxa de funcționare în perioada 1 ianuarie 2006 —31 decembrie 2006, respectiv în perioada 1 aprilie 2007 — 31 mai 2007, societatea a încălcat prevederile art. 35 alin. (5) lit. f) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, prevederile art. 4 alin. (1) lit. e) și art. 2 alin. (2) lit. d) din normele puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 3.117/2005, precum și prevederile art. 3 pct. IV din normele puse în aplicare prin Ordinul președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 113.139/2006, ceea ce constituie contravenție conform prevederilor art. 39 alin.(2) lit.f) din legea menționată anterior.

Față de aceste motive, pentru faptele nelegale reținute la pct. 2 și 3, în scopul apărării drepturilor asiguraților și al promovării stabilității activității de asigurare în România, în ședința din 24 octombrie 2007, Consiliul Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor a hotărât sancționarea Societății Comerciale „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. cu amendă contravențională de 10% din capitalul social, reprezentând 2.500 lei, conform art.39 alin.(3) lit.c) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, s-a hotărât și interzicerea temporară a activității societății până la data angajării și aprobării de către Comisia de Supraveghere a Asigurărilor a noii persoane semnificative care să ocupe funcția de director executiv, având în vedere faptul că la data de 10 octombrie 2007 a expirat interimatul de conducător executiv al doamnei Roxana Ghiran, nefiind solicitată Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor aprobarea pentru o nouă persoană semnificativă — conducător executiv, drept care,

#### SE DECIDE:

Art. 1. — Se sancționează cu amendă în cuantum de 10% din capitalul social, reprezentând 2.500 lei, Societatea Comercială „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L., cu sediul social în Str. Rahovei nr. 38—40, municipiul Cluj-Napoca, județul Cluj, înregistrată la oficiul registrului comerțului cu nr. J12/4720/28.12.2004, cod unic de înregistrare nr. 17083175, înscrisă în Registrul brokerilor de asigurare sub nr. RBK—264/09.02.2005, reprezentată legal în timpul controlului de doamna Anna-Maria Lambing — administrator și de doamna Roxana Ghiran — director general, conform dispozițiilor art.39 alin.(3) lit.c) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, pentru faptele prevăzute în prezenta decizie.

Art. 2. — Se interzice temporar desfășurarea activității de asigurare a Societății Comerciale „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. în conformitate cu art. 39 alin.(3) lit. d) din Legea

nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, până la data angajării și aprobării de către Comisia de Supraveghere a Asigurărilor a noii persoane semnificative care să ocupe funcția de director executiv.

Art. 3. — (1) Pe toată perioada de interzicere temporară a exercitării activității de asigurare prevăzută la art. 2, brokerului de asigurare i se interzice desfășurarea activității de negociere a încheierii de noi contracte de asigurare sau reasigurare pentru persoane fizice ori juridice, acordarea de asistență pe durata derulării contractelor în curs sau în legătură cu regularizarea daunelor, precum și desfășurarea oricăror operațiuni specifice brokerilor de asigurare, astfel cum sunt definite în Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Brokerul are obligația să-și notifice clienții, în termen de cel mult 3 zile de la data primirii prezentei decizii, în vederea efectuării plății ratelor scadente la contractele în curs de derulare

direct la asigurați, rămânând direct răspunzător pentru îndeplinirea obligațiilor asumate prin contractele în vigoare, la data emiterii prezentei decizii.

Art. 4. — (1) În conformitate cu prevederile art. 39 alin. (10) și (11) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu dispozițiile art. 28 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, amenda se face venit la bugetul de stat în cotă de 50%, iar diferența se face venit la bugetul Comisiei de Supraveghere a Asiguraților și se achită în termen de 15 zile de la primirea deciziei, în contul nr. RO57TREZ7005025XXX000272, deschis pentru Comisia de Supraveghere a Asiguraților la Direcția Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București.

(2) Dovada de plată a amenzii va fi prezentată Comisiei de Supraveghere a Asiguraților imediat după achitare.

Art. 5. — (1) Împotriva prezentei decizii Societatea Comercială „Portal Broker de Asigurare” — S.R.L. poate face plângere la Curtea de Apel București în termen de 30 de zile de la comunicarea acesteia, conform art. 40 din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

(2) În conformitate cu art. 40 alin. (2) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, plângerea adresată Curții de Apel București nu suspendă pe timpul soluționării acesteia executarea măsurii sancționatorii dispuse de Comisia de Supraveghere a Asiguraților.

Art. 6. — Prezenta decizie se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, conform prevederilor art. 9 alin. (2) din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare.

Președintele Comisiei de Supraveghere a Asiguraților,  
**Angela Toncescu**

București, 8 noiembrie 2007.  
Nr. 952.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro  
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru vânzări și relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948368 157828