



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 182 (XXVI) — Nr. 295

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 23 aprilie 2014

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
LEGI ȘI DECRETE		
42.	— Lege privind acceptarea Codului de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.266(84) a Comitetului de siguranță maritimă la Londra la 13 mai 2008.....	2
	Rezoluția MSC.266(84) (adoptată la 13 mai 2008) — Codul de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială	2–11
360.	— Decret pentru promulgarea Legii privind acceptarea Codului de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.266(84) a Comitetului de siguranță maritimă la Londra la 13 mai 2008	12
★		
380.	— Decret privind rechemarea unui ambasador.....	12
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE		
	Decizia nr. 59 din 11 februarie 2014 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 3 lit. c) liniuța a 4-a din Legea nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru	13–15
ACTE ALE CONSILIULUI NAȚIONAL DE INTEGRITATE		
2.	— Hotărâre privind modificarea Regulamentului de desfășurare a concursului sau examenului pentru ocuparea funcției de inspector de integritate în cadrul Agenției Naționale de Integritate, aprobat prin Hotărârea Consiliului Național de Integritate nr. 3/2008.....	15–16

LEGI ȘI DECRETE**PARLAMENTUL ROMÂNIEI****CAMERA DEPUTAȚILOR****SENATUL****LEGE****privind acceptarea Codului de siguranță din 2008
pentru nave cu destinație specială, adoptat de Organizația
Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.266(84)
a Comitetului de siguranță maritimă la Londra la 13 mai 2008****Parlamentul României adoptă prezenta lege.**

Art. 1. — Se acceptă Codul de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială (Codul SPS 2008), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.266(84) a Comitetului de siguranță maritimă la Londra la 13 mai 2008.

Art. 2. — Prevederile Codului SPS 2008 se aplică navelor cu destinație specială, certificate la data de 13 mai 2008 sau după această dată.

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
VALERIU-ȘTEFAN ZGONEA

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
IOAN CHELARU

București, 11 aprilie 2014.
Nr. 42.

REZOLUȚIA MSC.266(84)*

(adoptată la 13 mai 2008)

CODUL DE SIGURANȚĂ DIN 2008 PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

Comitetul de siguranță maritimă,

amintind articolul 28 (b) din Convenția privind crearea Organizației Maritime Internaționale, referitor la funcțiile Comitetului, notând faptul că tipurile de nave specializate cu caracteristici de construcție și funcționare neobișnuite pot fi diferite de navele comerciale convenționale ce fac obiectul Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare *Convenția SOLAS 1974*),

de asemenea, notând faptul că, în temeiul naturii specializate a activității angajate de aceste nave, este transportat personal de specialitate, care nu sunt nici membri de echipaj, nici pasageri, așa cum s-au definit în Convenția SOLAS 1974, recunoscând faptul că anumite standarde de siguranță care le suplimentează pe cele ale Convenției SOLAS 1974 pot fi cerute pentru nave cu destinație specială,

notând în continuare că Adunarea, în cadrul sesiunii sale a treisprezecea, a adoptat, prin Rezoluția A.534(13), Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială și a autorizat Comitetul să amendeze Codul, când este necesar,

1. adoptă Codul de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială (*Codul SPS 2008*), al cărui text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție, ca un amendament la Codul adoptat de Adunare prin Rezoluția A.534(13);

2. stabilește că Codul SPS 2008 înlocuiește Codul SPS adoptat de către Rezoluția A.534(13) și se aplică navelor cu

destinație specială certificate la data de 13 mai 2008 sau după această dată;

3. invită toate guvernele contractante la Convenția SOLAS 1974 să ia măsurile necesare pentru a da efect prezentului cod cât mai repede posibil;

4. solicită Adunării să aprobe măsurile luate de Comitetul de siguranță maritimă.

*) Traducere.

ANEXĂ

CODUL DE SIGURANȚĂ DIN 2008 PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

CONȚINUT

Capitolul 1	Generalități
Capitolul 2	Stabilitate și compartimentare
Capitolul 3	Instalații de mașini
Capitolul 4	Instalații electrice
Capitolul 5	Încăperi de mașini periodic nesupravegheate
Capitolul 6	Protecția împotriva incendiului
Capitolul 7	Mărfuri periculoase
Capitolul 8	Mijloace de salvare
Capitolul 9	Radiocomunicații
Capitolul 10	Siguranța navigației
Capitolul 11	Securitate
Anexă	Formular de Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială

INTRODUCERE

1 Comitetul de siguranță maritimă, la a optzeci și patra sesiune, a revizuit Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (*Codul SPS*), adoptat de Rezoluția A.534(13), pentru a-l menține actualizat cu amendamentele la Convenția SOLAS și să extindă aplicarea voluntară a Codului revizuit, pentru a include navele-școală, indiferent de faptul că acestea sunt acoperite sau nu de cerințele aplicabile ale Convenției SOLAS.

2 Acest cod a fost elaborat în scopul asigurării cu un standard internațional de siguranță pentru nave cu destinație specială nou-construite, a cărui aplicare va ușura exploatarea acestor nave și va avea ca rezultat un nivel de siguranță pentru nave și personalul lor echivalent cu cel cerut de Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare.

3 În sensul prezentului cod, o navă cu destinație specială este o navă al cărei tonaj brut nu este mai mic de 500, care transportă un personal de specialitate de peste 12 persoane, și anume persoane care sunt necesare în mod special pentru sarcini specifice de exploatare a navei și care sunt în plus față de acele persoane necesare pentru conducerea, asistența tehnică și întreținerea normală a navei sau față de persoanele angajate pentru asigurarea serviciilor destinate persoanelor transportate la bord.

4 Deoarece se presupune că personalul de specialitate are o condiție fizică bună, având cunoștințe corespunzătoare despre amenajarea navei și că a efectuat câteva instruirii privind procedurile de siguranță și utilizare a echipamentului de siguranță al navei, navele cu destinație specială la bordul cărora se află acest personal nu este necesar să fie considerate sau tratate drept nave de pasageri.

5 La elaborarea standardelor de siguranță pentru prezentul cod a fost necesar să se ia în considerare:

- .1 numărul persoanelor de specialitate aflate la bord; și
- .2 tipul și mărimea navei respective.

6 Deși codul a fost elaborat pentru nave noi cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, administrațiile pot lua în considerare aplicarea prevederilor acestuia și navelor cu un tonaj mai mic. Termenul „navă nouă” nu a fost definit, pentru a da fiecărei Administrații libertatea de a decide asupra datei efective de intrare în vigoare.

7 Pentru ușurarea exploatarei navelor cu destinație specială, acest cod prevede un certificat, numit Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială, care trebuie eliberat fiecărei nave de acest tip. Dacă o navă cu destinație specială este în mod normal angajată în voiaje internaționale, așa cum se definește în Convenția SOLAS, ea trebuie să aibă suplimentar la Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială, după cum consideră Administrația:

- .1 fie un certificat de siguranță pentru o navă de pasageri împreună cu un certificat de scutire;
- .2 fie un certificat de siguranță SOLAS pentru o navă de marfă împreună cu un certificat de scutire, după cum este cazul.

8 Notând că acest cod poate fi aplicat ușor la anumite nave care transportă personal de specialitate la bord la care Convenția SOLAS nu se aplică, Comitetul de siguranță maritimă invită administrațiile să aplice normele codului la astfel de nave în măsura în care se consideră că este rezonabil și posibil în practică.

CAPITOLUL 1

Generalități

1.1 Scopul acestui cod este de a recomanda criteriile de proiectare, standardele de construcție și alte măsuri de siguranță pentru nave cu destinație specială.

1.2 Aplicare

1.2.1 Cu excepția cazului prevăzut la 8.3, acest cod se aplică fiecărei nave cu destinație specială, certificată la data de 13 mai 2008 sau după această dată, al cărei tonaj brut nu este mai mic de 500. În măsura în care este rezonabil și posibil în practică,

Administrația poate aplica, de asemenea, aceste prevederi navelor cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500 și navelor cu destinație specială construite înainte de 13 mai 2008.

1.2.2 Acest cod nu se aplică navelor care îndeplinesc prevederile Codului pentru construcția și echipamentul unităților mobile de foraj marin (*Codul MODU*).

1.2.3 Codul nu este destinat navelor utilizate pentru transportul și cazarea personalului industrial care nu lucrează la bord.

1.3 Definiții

1.3.1 În sensul acestui cod, se aplică definițiile date mai jos. Pentru termenii utilizați, dar nedefiniți în acest cod, se aplică definițiile date în Convenția SOLAS.

1.3.2 *Lățimea (B)* este lățimea maximă la mijlocul navei, măsurată pe linia teoretică a coastei, pentru nave cu corp metalic, și măsurată la fața exterioară a bordajului, pentru nave cu corp din orice alt material. Lățimea (B) se măsoară în metri.

1.3.3 *Echipaj* înseamnă toate persoanele transportate la bordul navei în scopul asigurării conducerii și întreținerii navei, a mașinilor sale, a sistemelor și a instalațiilor sale esențiale pentru propulsia și navigația în siguranță sau pentru asigurarea serviciilor pentru alte persoane aflate la bord.

1.3.4 *Codul IMDG* înseamnă Codul maritim internațional pentru mărfuri periculoase, adoptat de Comitetul de siguranță maritimă prin Rezoluția MSC.122(75), așa cum a fost amendat.

1.3.5 *Lungimea (L)* este egală cu 96% din lungimea totală la plutirea corespunzătoare, situată la o distanță deasupra chilei egală cu 85% din înălțimea de construcție minimă, măsurată de la fața superioară a chilei, sau cu distanța dintre fața exterioară a etravei și axul cârmei la aceeași plutire, dacă aceasta este mai mare. La navele proiectate cu chila înclinată, linia de plutire la care este măsurată această lungime trebuie să fie paralelă cu linia de plutire proiectată. Lungimea (L) se măsoară în metri.

1.3.6 *Codul LSA* înseamnă Codul internațional al mijloacelor de salvare, adoptat de Comitetul de siguranță maritimă prin Rezoluția MSC.48(66), așa cum a fost amendat.

1.3.7 *Organizație* înseamnă Organizația Maritimă Internațională.

1.3.8 *Pasager* înseamnă fiecare persoană, alta decât:

.1 comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate ori care se ocupă, în orice calitate ar fi la bordul navei, de problemele acestei nave; și

.2 un copil cu vârsta sub un an.

1.3.9 *Permeabilitate* referitor la un spațiu este raportul dintre volumul din interiorul acestui spațiu care se presupune a fi ocupat de apă și volumul total al acestui spațiu.

1.3.10 *Convenția SOLAS* înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată.

1.3.11 *Personal de specialitate* înseamnă toate persoanele care nu sunt pasageri, membri ai echipajului sau copii cu vârsta sub un an și care se află la bord în legătură cu destinația specială a navei sau datorită unei activități speciale care se efectuează la bordul navei respective. Ori de câte ori în acest cod numărul persoanelor de specialitate apare ca parametru, el trebuie să includă și numărul de pasageri transportați la bord, care nu poate depăși valoarea 12.

Se presupune că personalul de specialitate are o condiție fizică bună, cunoștințe corespunzătoare despre amenajarea navei și că a efectuat câteva instruirii privind procedurile de siguranță și utilizarea a echipamentului de siguranță de pe navă, înainte de plecarea din port, și include:

.1 oameni de știință, tehnicieni și membri ai expedițiilor, care se găsesc la bordul navelor angajate în cercetare, expediții necomerciale și supraveghere;

.2 personal angajat în formarea profesională și acumularea de experiență practică maritimă în vederea dezvoltării aptitudinilor corespunzătoare de navigatori pentru o carieră profesională pe mare. O astfel de pregătire trebuie să fie în conformitate cu un program de formare aprobat de către Administrație;

.3 personal care prelucrează capturi de pește, balene sau alte resurse vii ale mării, de la bordul navelor-fabrică, care nu sunt angajate în prinderea acestora;

.4 personal de salvare de pe navele de salvare, personal de întindere a cablurilor de pe navele-cablier, personal seismologic de pe navele de supraveghere seismică, personal de scufundări de pe navele de scufundări, personal de întindere a conductelor de pe navele de întindere a conductelor și personal de operare a macaralelor de pe macaralele plutitoare; și

.5 alte categorii de personal similare cu cele menționate la alineatele .1 până la .4, care, în opinia Administrației, pot fi atașate la acest grup.

1.3.12 *Navă cu destinație specială*¹ înseamnă o navă autopropulsată mecanic care, potrivit destinației sale, transportă la bord un personal de specialitate mai mare de 12 persoane².

1.3.13 *Program de formare* înseamnă un program definit de cursuri teoretice și experiență practică în toate domeniile privind exploatarea navei, similar cu formarea de bază privind siguranța, așa cum este oferit de instituțiile maritime din statul Administrației.

1.4 Scutiri

O navă care în mod normal nu este angajată ca navă cu destinație specială și care întreprinde un singur voiaj excepțional în calitate de navă cu destinație specială poate fi scutită de către Administrație de respectarea prevederilor acestui cod, cu condiția să îndeplinească cerințele de siguranță, care, în opinia Administrației, corespund voiajului pe care urmează să îl întreprindă nava.

1.5 Echivalențe

1.5.1 Dacă acest cod impune să fie prevăzute sau transportate la bord anumite dotări, materiale, dispozitive, aparate speciale, articole de echipament sau tipuri ale acestora ori să fie făcută vreo prevedere specială sau să se respecte vreo procedură ori amenajare, Administrația poate permite să fie prevăzute sau transportate la bord orice alte dotări, materiale, dispozitive, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestora ori să fie făcută orice altă prevedere, procedură sau amenajare, cu condiția ca prin efectuarea de probe ale acestora sau pe altă cale să se asigure că aceste dotări, materiale, dispozitive, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestora ori că orice prevedere, procedură sau amenajare specială este cel puțin la fel de eficientă ca cele cerute de acest cod.

1.5.2 Dacă o Administrație permite astfel vreo dotare, vreun material, dispozitiv, aparat, articol de echipament sau tip al acestora ori vreo prevedere, procedură, amenajare, regulă de proiectare sau utilizare nouă, care să le substituie pe cele din acest cod, trebuie ca ea să comunice Organizației caracteristicile acestora, împreună cu un raport privind justificările furnizate, astfel încât Organizația să le poată difuza altor guverne spre informarea inspectorilor lor.

1.6 Inspecții

Toate navele cu destinație specială trebuie să fie supuse inspecțiilor specificate pentru navele de marfă, altele decât petrolierele, în Convenția SOLAS, care trebuie să acopere prevederile acestui cod.

¹ Anumite nave-școală cu pânze pot fi clasificate de către Administrație ca nave „nepropulsate prin mijloace mecanice” chiar dacă sunt echipate cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare și de urgență.

² În cazul în care o navă transportă mai mult de 12 pasageri, așa cum este definit în Convenția SOLAS, nava nu trebuie să fie considerată o navă cu destinație specială, deoarece aceasta este o navă de pasageri așa cum s-a definit în Convenția SOLAS.

1.7 Certificarea

1.7.1 Un certificat poate fi eliberat după inspecție, în conformitate cu paragraful 1.6, fie de către Administrație, fie de către altă persoană sau organizație autorizată oficial de către aceasta. În fiecare caz, Administrația își asumă totala responsabilitate pentru certificat.

1.7.2 Certificatul trebuie redactat în limba oficială a țării emitente, într-o formă corespunzătoare modelului prezentat în anexa la acest cod. Dacă limba utilizată nu este nici limba engleză, nici limba franceză, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi.

1.7.3 Durata și valabilitatea certificatului trebuie să fie determinate de prevederile respective pentru navele de marfă din Convenția SOLAS.

1.7.4 Dacă un certificat este eliberat unei nave cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500, acest certificat trebuie să indice în ce măsură au fost acceptate derogări în conformitate cu paragraful 1.2.

CAPITOLUL 2

Stabilitate și compartimentare

2.1 Stabilitatea intactă a navelor cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor secțiunii 2.5 din partea B a Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în stare intactă.

2.2 Compartimentarea și stabilitatea în caz de avarie a navelor cu destinație specială trebuie să fie în general în conformitate cu capitolul II-1 din Convenția SOLAS, dacă nava este considerată navă de pasageri și membrii personalului de specialitate sunt considerați pasageri, indicele R fiind calculat în conformitate cu regula II-1/6.2.3 din Convenția SOLAS, după cum urmează:

.1 dacă nava este certificată să transporte 240 de persoane sau mai mult, indicele R este egal cu R;

.2 dacă nava este certificată să transporte nu mai mult de 60 de persoane, indicele R este egal cu 0,8R; și

.3 pentru mai mult de 60 de persoane (dar mai puțin de 240 de persoane), indicele R trebuie să fie determinat prin interpolare liniară între valorile indicelui R determinate la alineatele .1 și .2 de mai sus.

2.3 Pentru navele cu destinație specială la care se aplică paragraful 2.2.1, prevederile regulilor II-1/8 și II-1/8-1 din Convenția SOLAS și părțile B-2, B-3 și B-4 ale capitolului II-1 din Convenția SOLAS trebuie să fie aplicate ca și cum navele sunt nave de pasageri și membrii personalului de specialitate sunt pasageri. Totuși, regulile II-1/14 și II-1/18 din Convenția SOLAS nu sunt aplicabile.

2.4 Pentru navele cu destinație specială la care se aplică paragrafele 2.2.2 și 2.2.3, cu excepția prevederilor paragrafului 2.5, prevederile capitolului II-1, părțile B-2, B-3 și B-4 din Convenția SOLAS, trebuie să fie aplicate ca și cum navele sunt nave de mărfuri și membrii personalului de specialitate sunt membri ai echipajului. Totuși, nu este necesar să se aplice regulile II-1/8 și II-1/8-1 din Convenția SOLAS și regulile II-1/14 și II-1/18 din Convenția SOLAS nu sunt aplicabile.

2.5 Toate navele cu destinație specială trebuie să fie conforme cu prevederile regulilor II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20, II-1/21 și II-1/35-1 din Convenția SOLAS, ca și cum navele sunt nave de pasageri.

CAPITOLUL 3

Instalații de mașini

3.1 Sub rezerva prevederilor paragrafului 3.2, trebuie respectate prevederile din partea C a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

3.2 Instalația de guvernare

Toate instalațiile trebuie să corespundă regulii 29 din partea C a capitolului II-1 din Convenția SOLAS, cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă la bord cel mult 240 de persoane, care trebuie, după caz, să corespundă regulii 29.6.1.2, și cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă mai mult de 240 de persoane, care trebuie, după caz, să respecte regula 29.6.1.1.

CAPITOLUL 4

Instalații electrice

4.1 Sub rezerva prevederilor paragrafelor 4.2 și 4.3, trebuie respectate prevederile din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

4.2 Sursa de energie în caz de avarie

4.2.1 Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă la bord cel mult 60 de persoane trebuie să corespundă regulii 43 din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS și, suplimentar, navele cu destinație specială cu o lungime mai mare de 50 m trebuie să respecte cerințele regulii 42.2.6.1 din aceea parte.

4.2.2 Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă la bord peste 60 de persoane trebuie să corespundă regulii 42 din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

4.3 Măsurile de precauție împotriva electrocutării, incendiului și altor pericole de natură electrică

4.3.1 Toate instalațiile trebuie să corespundă regulilor 45.1 până la 45.10 inclusiv din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

4.3.2 Instalațiile de pe navele cu destinație specială care transportă la bord peste 60 de persoane trebuie, de asemenea, să corespundă regulii 45.11 din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

CAPITOLUL 5

Încăperi de mașini periodic nesupravegheate

5.1 Sub rezerva prevederilor paragrafului 5.2, trebuie respectate prevederile din partea E a capitolului II-1 din Convenția SOLAS, mai puțin regula 46.

5.2 Nave cu destinație specială care transportă la bord mai mult de 240 de persoane

Navele cu destinație specială care transportă la bord mai mult de 240 de persoane trebuie analizate în mod special de către Administrație în vederea stabilirii dacă încăperile lor de mașini pot fi sau nu pot fi periodic nesupravegheate și, în caz afirmativ, dacă este necesară prevederea unor cerințe suplimentare față de cele menționate în acest capitol, în scopul realizării unui nivel de siguranță echivalent celui din încăperile de mașini supravegheate în mod normal.

CAPITOLUL 6

Protecția contra incendiului

6.1 Pentru navele care transportă la bord mai mult de 240 de persoane trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS pentru navele de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri.

6.2 Pentru navele care transportă la bord mai mult de 60 de persoane (dar nu mai mult de 240 de persoane) trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS pentru navele de pasageri care transportă cel mult 36 de pasageri.

6.3 Pentru navele care transportă la bord cel mult 60 de persoane trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS pentru nave de marfă.

CAPITOLUL 7

Mărfuri periculoase

7.1 Navele cu destinație specială, uneori, transportă o gamă largă de mărfuri periculoase clasificate în conformitate cu Codul

IMDG pentru a fi utilizate în lucrări științifice sau de supraveghere ori în diverse alte aplicații. Aceste mărfuri periculoase sunt adesea transportate ca provizii ale navei și sunt utilizate la bord și, prin urmare, acestea nu sunt supuse prevederilor Codului IMDG. Totuși, mărfurile periculoase care sunt transportate la bord pentru a fi expediate ca marfă și nu sunt utilizate la bord fac în mod clar obiectul prevederilor Codului IMDG.

7.2 Fără a aduce atingere faptului că Codul IMDG nu se aplică în cazul mărfurilor periculoase transportate ca provizii ale navei și utilizate la bord, acesta conține prevederi care sunt relevante pentru stivuirea lor în condiții de siguranță, manipulare și transport pe nave cu destinație specială. Codul IMDG conține, de asemenea, prevederi pentru echipamente electrice, cabluri, echipamente de stingere a incendiilor, ventilație, interdicții de fumat și cerințe pentru orice echipament special. Unele dintre prevederi sunt generale și se aplică tuturor claselor de mărfuri periculoase, în timp ce altele sunt specifice, de exemplu, cele pentru clasa 1 Explozivi.

7.3 Prin urmare, este important să se ia în considerare prevederile corespunzătoare ale Codului IMDG atunci când se planifică să se transporte mărfuri periculoase, astfel încât să se poată lua în considerare prevederile relevante pentru a asigura aplicarea procedurilor corecte în materie de construcții, de încărcare, de arimare, de separare a materialelor și de transport.

7.4 Deși Codul IMDG nu se aplică proviziilor navelor, comandantul și persoanele de la bordul navei responsabile pentru utilizarea proviziilor navelor trebuie să cunoască prevederile Codului IMDG și trebuie să le aplice ca cea mai bună practică, ori de câte ori este posibil.

7.5 Problemele de arimare, de protecție individuală și procedurile de urgență atunci când sunt utilizate mărfuri periculoase, precum și arimarea ulterioară a restului mărfurilor periculoase desigilate trebuie să fie analizate printr-o evaluare oficială a siguranței. În plus față de Codul IMDG, pentru a se efectua o astfel de evaluare oficială a siguranței, furnizorii și fișele tehnice de securitate pentru mărfurile periculoase trebuie să fie, de asemenea, consultați.

7.6 Prevederile Codului IMDG se aplică ambalajelor intacte și sigilate, iar scoaterea articolelor sau substanțelor explozive dintr-un ambalaj complet poate anula clasificarea lor conform Codului IMDG. Acest aspect trebuie luat în considerare la realizarea evaluării oficiale a siguranței pentru a se asigura că un nivel echivalent de siguranță este menținut atunci când rămân mărfuri periculoase după utilizare.

CAPITOLUL 8

Mijloace de salvare

8.1 Cerințele capitolului III din Convenția SOLAS trebuie aplicate cu precizările date mai jos.

8.2 O navă cu destinație specială care transportă la bord mai mult de 60 de persoane trebuie să corespundă cerințelor capitolului III din Convenția SOLAS pentru navele de pasageri angajate în voiaje internaționale care nu sunt voiaje internaționale scurte.

8.3 Prin derogare de la prevederile paragrafului 8.2, o navă care transportă la bord mai mult de 60 de persoane poate, în loc de îndeplinirea cerințelor regulii 21.1.1 din capitolul III al Convenției SOLAS, să fie conformă cu cerințele regulii 21.1.5 din capitolul III al Convenției SOLAS, inclusiv cu cele ale regulii 21.2.1 din capitolul III, prin care se prevăd cel puțin două bărci de urgență.

8.4 O navă cu destinație specială care transportă la bord cel mult 60 de persoane trebuie să corespundă cerințelor capitolului III din Convenția SOLAS pentru navele de marfă, altele decât nave-cisternă. Totuși, aceste nave pot fi dotate cu mijloace de salvare în conformitate cu paragraful 8.2, dacă ele corespund cerințelor de compartimentare pentru navele care transportă mai mult de 60 de persoane.

8.5 Regulile 2, 19.2.3, 21.1.2, 21.1.3, 31.1.6 și 31.1.7 din capitolul III al Convenției SOLAS și cerințele paragrafelor 4.8 și 4.9 ale Codului LSA nu se aplică navelor cu destinație specială.

8.6 Atunci când în capitolul III din Convenția SOLAS se utilizează termenul „pasager”, acesta trebuie înțeles ca însemnând „personal de specialitate” în sensul acestui cod.

CAPITOLUL 9

Radiocomunicații

Fără a aduce atingere dreptului Administrației de a impune cerințe mai mari decât cele specificate aici, navele cu destinație specială trebuie să respecte cerințele pentru navele de marfă din capitolul IV al Convenției SOLAS.

CAPITOLUL 10

Siguranța navigației

Toate navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor capitolului V din Convenția SOLAS.

CAPITOLUL 11

Securitate

Toate navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor capitolului XI-2 din Convenția SOLAS.

ANEXĂ

FORMULAR DE CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

Acest certificat trebuie suplimentat cu Lista echipamentului (Formular SPS).

CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

(Sigiliul oficial)

(Statul)

Eliberat în virtutea prevederilor

CODULUI DE SIGURANȚĂ DIN 2008 PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

așa cum a fost adoptat prin Rezoluția MSC.266(84)

din împuternicirea Guvernului

(numele statului)

de către

(persoana sau organizația autorizată)

Caracteristicile navei*

Numele navei

Numărul sau literele distinctive

* Alternativ, caracteristicile navei pot fi scrise pe orizontală în casete.

Portul de înmatriculare

Tonajul brut

Zonele maritime în care nava este certificată să opereze (regula IV/2 din Convenția SOLAS)

Numărul IMO

Destinația specială a navei

Data la care s-a pus chila sau nava a fost într-un stadiu similar de construcție sau, când este cazul, data la care s-au început lucrările pentru o conversie sau o transformare sau modificare cu caracter major

Se certifică prin prezentul că:

1 Nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele paragrafului 1.6 din Cod.

2 În urma inspecției s-a constatat că:

2.1 nava a respectat prevederile Codului cu privire la:

.1 structură, mașini principale și auxiliare, căldări și alte recipiente sub presiune; și

.2 dispunerea și detaliile privind compartimentarea etanșă la apă;

2.2 nava a respectat prevederile Codului cu privire la protecția constructivă contra incendiilor, la instalațiile și mijloacele de protecție contra incendiului și la planurile de combatere a incendiilor;

2.3 mijloacele de salvare și echipamentul bărcilor de salvare, plutelor de salvare și al bărcilor de urgență au fost prevăzute în conformitate cu prevederile Codului;

2.4 nava a fost dotată cu un aparat de lansare a bandulei și cu instalații radio folosite pe mijloacele de salvare în conformitate cu prevederile Codului;

2.5 nava a respectat prevederile Codului în ceea ce privește instalațiile radio;

2.6 funcționarea instalațiilor radio folosite pe mijloacele de salvare a fost în conformitate cu prevederile Codului;

2.7 nava a respectat prevederile Codului în ceea ce privește echipamentul de navigație de la bordul navei, mijloacele de îmbarcare pentru piloți și publicațiile maritime;

2.8 nava a fost dotată cu lumini, figuri, mijloace de producere semnale sonore și semnale de alertare pentru cazurile de sinistru, în conformitate cu prevederile Codului și cu Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare, în vigoare;

2.9 din toate celelalte puncte de vedere nava a fost în conformitate cu prevederile relevante ale Codului.

3 S-a eliberat/nu s-a eliberat* un Certificat de scutire.

4 Navei i s-au eliberat/nu i s-au eliberat* certificate în temeiul Convenției SOLAS, așa cum a fost amendată.

Prezentul certificat este valabil până la

Data terminării inspecției pe baza căreia a fost eliberat acest certificat (zz/ll/aaaa)

Eliberat la

(locul de eliberare a certificatului)

.....
(data eliberării)

.....
(semnătura persoanei oficiale autorizate să elibereze certificatul)

(sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat certificatul, după caz)

* Se elimină după caz.

ATESTAREA INSPECȚIILOR ANUALE EFECTUATE LA CORP, MAȘINI ȘI ECHIPAMENTE MENȚIONATE ÎN SECȚIUNEA 2.1 DIN ACEST CERTIFICAT

Se certifică prin prezentul că nava a fost inspectată în conformitate cu paragraful 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespundea prevederilor relevante din Cod.

Inspecția anuală: Semnat

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul

Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală: Semnat

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul

Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală: Semnat

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul

Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală: Semnat

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul

Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

**ATESTAREA INSPECȚIILOR ANUALE ȘI PERIODICE EFECTUATE LA MIJLOACELE DE SALVARE ȘI ALTE ECHIPAMENTE MENȚIONATE
ÎN SECȚIUNILE 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 ȘI 2.9 DIN ACEST CERTIFICAT**

Se certifică prin prezentul că nava a fost inspectată în conformitate cu paragraful 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția anuală: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală/periodică*: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală/periodică*: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

* Se elimină după caz.

ATESTAREA INSPECȚIILOR PERIODICE EFECTUATE LA INSTALAȚIILE RADIO MENȚIONATE ÎN SECȚIUNEA 2.5 DIN ACEST CERTIFICAT

Se certifică prin prezentul că nava a fost inspectată în conformitate cu paragraful 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția periodică: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția periodică: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția periodică: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală: Semnat
(semnătura persoanei oficiale autorizate)
Locul
Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

APROBARE PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII ACESTUI CERTIFICAT

Nava corespunde prevederilor relevante din Cod și, în conformitate cu paragraful 1.7.3, acest certificat este acceptat ca fiind valabil până la

Semnat

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul

Data

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

APENDICE

LISTA

echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Formular SPS)

Această listă trebuie să fie permanent atașată la Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială.

LISTA ECHIPAMENTULUI PENTRU CONFORMITATE CU CODUL DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

1 Caracteristicile navei

Numele navei

Numărul sau literele distinctive

Numărul persoanelor de la bord (inclusiv pasagerii) pentru care este autorizată să le transporte

Numărul minim de persoane de la bord având calificările necesare pentru a opera instalațiile radio

2 Detalii privind mijloacele de salvare

1	Numărul total al persoanelor pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare	.....
		Babord	Tribord
2	Numărul total de bărci de salvare	.....	.....
2.1	Numărul total de persoane ce pot fi preluate de acestea	.....	.....
2.2	Numărul de bărci de salvare parțial închise (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.6)	.....	.....
2.3	Numărul de bărci de salvare cu redresare automată parțial închise (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.8)	.....	.....
2.4	Numărul de bărci de salvare total închise (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.9)	.....	.....
2.5	Alte bărci de salvare	.....	.....
2.5.1	Numărul	.....	.....
2.5.2	Tipul	.....	.....

3	Numărul de bărci de salvare cu motor (incluse în numărul total al bărcilor de salvare arătat mai sus)	.....
3.1	Numărul de bărci de salvare dotate cu proiectoare	.....
4	Numărul de bărci de urgență	.....
4.1	Numărul de bărci care sunt incluse în numărul total de bărci de salvare arătat mai sus	.....
5	Plute de salvare	.....
5.1	Cele pentru care sunt cerute dispozitive de lansare la apă aprobate	.....
5.1.1	Numărul de plute de salvare	.....
5.1.2	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....
5.2	Cele pentru care nu se cer dispozitive de lansare la apă aprobate	.....
5.2.1	Numărul de plute de salvare	.....
5.2.2	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....
6	Aparate plutitoare	.....
6.1	Numărul de aparate	.....
6.2	Numărul de persoane care pot fi susținute	.....
7	Numărul de colaci de salvare	.....

8	Numărul de veste de salvare	.....
9	Costume hidrotermice	.....
9.1	Numărul total	.....
9.2	Numărul de costume care corespund cerințelor pentru vestele de salvare	.....
10	Numărul de mijloace de protecție termică*	.....
11	Instalații radio utilizate pe mijloacele de salvare	.....
11.1	Numărul de transpondere radar	.....
11.2	Numărul de aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepție	.....

* Excluzând cele cerute prin Codul LSA, paragrafele 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 și 5.1.2.2.13.

3 Detalii privind instalațiile radio

Articolul		Existent la bord
1	Sisteme primare	.....
1.1	Instalație radio VHF	.....
1.1.1	Procesor ASN	.....
1.1.2	Receptor de veghe ASN	.....
1.1.3	Radiotelefonie	.....
1.2	Instalație radio MF	.....
1.2.1	Procesor ASN	.....
1.2.2	Receptor de veghe ASN	.....
1.2.3	Radiotelefonie	.....
1.3	Instalație radio MF/HF	.....
1.3.1	Procesor ASN	.....
1.3.2	Receptor de veghe ASN	.....
1.3.3	Radiotelefonie	.....
1.3.4	Radiotelegrafie cu imprimare directă	.....
1.4	Stație de comunicații navă-uscat INMARSAT	.....
2	Mijloace secundare de alarmare	.....
3	Echipamente pentru recepționarea informațiilor privind siguranța maritimă	.....
3.1	Receptor NAVTEX	.....
3.2	Receptor AGG	.....
3.3	Receptor radiotelegrafic HF cu imprimare directă	.....
4	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor prin satelit	.....
4.1	COSPAS — SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor VHF	.....
6	Transponder radar naval	.....

4 Metode folosite pentru a asigura disponibilitatea instalațiilor radio (regulile IV/15.6 și 15.7 din Convenția SOLAS)

- 4.1 Dublarea echipamentului
- 4.2 Întreținerea la țărm
- 4.3 Capacitatea de întreținere pe mare

5 Detalii privind sistemele și echipamentul de navigație

Articolul

- 1.1 Compas magnetic standard*
- 1.2 Compas magnetic de rezervă*
- 1.3 Girocompas*
- 1.4 Repetitor de drum al girocompasului*
- 1.5 Repetitor de relevmente al girocompasului*
- 1.6 Sistem de control al direcției de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului navei*
- 1.7 Disc de relevmente sau dispozitiv magnetic pentru relevmente*
- 1.8 Mijloace de corectare a drumului navei și relevmentelor luate
- 1.9 Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD)*
- 2.1 Hărți maritime/sistem de afișare electronică a hărților electronice și informațiilor (ECDIS)**
- 2.2 Dispozitive de rezervă pentru ECDIS
- 2.3 Publicații nautice
- 2.4 Dispozitive de rezervă pentru publicații nautice electronice
- 3.1 Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație*, **
- 3.2 Radar în 9 GHz*
- 3.3 Radar secundar (3 GHz/9 GHz**)*
- 3.4 Sistem radar cu trasare automată (ARPA)*
- 3.5 Echipament de urmărire automată*
- 3.6 Al doilea echipament de urmărire automată*
- 3.7 Echipament electronic de trasare*
- 4 Sistem automat de identificare (AIS)
- 5.1 Înregistrator de date privind voiajul (VDR)**
- 5.2 Înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR)**
- 6.1 Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă)*
- 6.2 Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de fundul mării în direcție înainte și transversală)*
- 6.3 Sondă ultrason*
- 7.1 Indicatoare ale unghiului cârmei, împingerii, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare*
- 7.2 Indicator viteză de girație*
- 8 Sistem de recepție acustică*
- 9 Telefon de comunicare cu postul de guvernare de avarie*
- 10 Lampă de semnalizare de zi*
- 11 Reflector radar*
- 12 Codul internațional de semnale
- 13 Manual IAMSAR, volumul III

* Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în temeiul regulii V/19. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie să fie specificate.

** Se elimină după caz.

Se certifică prin prezenta că această listă este corectă din toate punctele de vedere.

Eliberată la

(locul de eliberare a listei)

.....
(data eliberării)

.....
(semnătura persoanei oficiale autorizate legal să elibereze lista)

(sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat lista, după caz)

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI**D E C R E T****pentru promulgarea Legii privind acceptarea Codului
de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială,
adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția
MSC.266(84) a Comitetului de siguranță maritimă la Londra
la 13 mai 2008**

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 privind acceptarea Codului de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.266(84) a Comitetului de siguranță maritimă la Londra la 13 mai 2008, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
TRAIAN BĂSESCU

București, 9 aprilie 2014.
Nr. 360.

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI****D E C R E T****privind rechemarea unui ambasador**

În temeiul prevederilor art. 91 alin. (2) și ale art. 100 din Constituția României, republicată,
având în vedere propunerea Guvernului,

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

Art. 1. — Domnul Radu Liviu Horumbă se recheamă din calitatea de ambasador extraordinar și plenipotențiar al României în Republica Turkmenistan.

Art. 2. — Domnul Radu Liviu Horumbă își va încheia misiunea în termen de cel mult 90 de zile de la publicarea prezentului decret.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
TRAIAN BĂSESCU

**În temeiul art. 100 alin. (2) din
Constituția României, republicată,
contrasemnăm acest decret.**

PRIM-MINISTRU
VICTOR-VIOREL PONTA

București, 16 aprilie 2014.
Nr. 380.

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 59

din 11 februarie 2014

referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 3 lit. c) liniuța a 4-a din Legea nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru

Augustin Zegrean	— președinte
Valer Dorneanu	— judecător
Toni Greblă	— judecător
Petre Lăzăroiu	— judecător
Mircea Ștefan Minea	— judecător
Daniel Marius Morar	— judecător
Mona-Maria Pivniceru	— judecător
Puskás Valentin Zoltán	— judecător
Tudorel Toader	— judecător
Ingrid Alina Tudora	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Simona Ricu.

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a prevederilor Legii nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru, excepție ridicată de Alexandru Savici Radivoi în Dosarul nr. 6.987/55/2010 al Judecătoria Arad — Secția civilă. Excepția formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 376D/2013.

La apelul nominal se prezintă, personal, autorul excepției. Lipsesc părțile, față de care procedura de citare a fost legal îndeplinită.

Cauza fiind în stare de judecată, președintele acordă cuvântul autorului excepției de neconstituționalitate.

Acesta învederează Curții faptul că, deși prin încheierea de sesizare a fost invocată neconstituționalitatea Legii nr. 146/1997 în integralitatea sa, de fapt, critica sa vizează numai neconstituționalitatea art. 3 al acestui act normativ. În acest sens, susține că prin notele scrise depuse la dosarul instanței de contencios constituțional a adus precizări și completări față de criticile inițiale formulate în cuprinsul excepției de neconstituționalitate. Astfel, arată că prevederile de lege criticate sunt neconstituționale și contravin art. 16 din Constituție, prin faptul că dispun doar taxarea cererii reconvenționale, și nu a ambelor cereri, la valoarea acestora, ceea ce constituie o evidentă discriminare și un tratament inegal.

Totodată, distinct de excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 3 din Legea nr. 146/1997, autorul excepției invocă și neconstituționalitatea încheierilor de ședință din data de 20 martie 2013 și, respectiv, a celei din 18 decembrie 2013, pronunțate de Judecătoria Arad, întrucât acestea, în opinia sa, generează un tratament inechitabil și discriminatoriu al părților din proces.

Așa fiind, solicită admiterea excepțiilor de neconstituționalitate formulate și depune, în acest sens, note scrise la dosar.

Reprezentantul Ministerului Public pune concluzii de respingere, ca neîntemeiată, a excepției de neconstituționalitate a prevederilor Legii nr. 146/1997. Referitor la invocarea neconstituționalității încheierilor de ședință menționate de autorul excepției, apreciază că o atare sesizare nu este de competența Curții Constituționale și, în consecință, solicită respingerea acesteia ca fiind inadmisibilă.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea din 22 mai 2013, pronunțată în Dosarul nr. 6.987/55/2010, **Judecătoria Arad — Secția civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a prevederilor Legii nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru.** Excepția de neconstituționalitate a fost ridicată de Alexandru Savici Radivoi cu ocazia examinării acțiunii civile formulate de reclamanta Violeta-Mărioara Bătrînuț (fostă Savici) și a cererii reconvenționale formulate de pârâțul Alexandru Savici Radivoi, ambele într-o cauză având ca obiect sistarea comunității matrimoniale de bunuri.

În motivarea excepției de neconstituționalitate autorul acesteia susține că prin aplicarea prevederilor legale criticate se instituie, în cazul partajului, o „situație de inegalitate între partea reclamantă, care pretinde un drept evaluabil în bani, fără a-l taxa la valoare, și partea pârâtă care, pentru a-și exercita dreptul la apărare pe cale reconvențională față de dreptul pretins, este obligată să taxeze cererea la valoare.”

Judecătoria Arad — Secția civilă, exprimându-și opinia asupra excepției de neconstituționalitate, reține că, deși autorul excepției a invocat neconstituționalitatea Legii nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru, în integralitatea sa, în realitate, însă, excepția vizează prevederile art. 3 lit. c) din acest act normativ.

În acest sens, instanța apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, iar prevederile de lege criticate sunt conforme cu art. 16 alin. (1) din Constituție, dat fiind că ele se aplică tuturor celor aflați în ipoteza normei respective. Or, încălcarea principiului egalității și nediscriminării poate exista doar atunci când se aplică un tratament diferențiat unor cauze egale, fără a exista o motivare obiectivă și rezonabilă.

Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

Guvernul consideră că excepția de neconstituționalitate a prevederilor Legii nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru este neîntemeiată. Astfel, precizează că actul normativ criticat a mai fost supus controlului de constituționalitate, în numeroase rânduri, în acest sens fiind, de exemplu, deciziile nr. 1.617 din 16 decembrie 2010, nr. 410 din 2011 sau nr. 951/2012, prin care Curtea a respins excepțiile de neconstituționalitate invocate.

În raport cu critica formulată, arată că nicio dispoziție constituțională nu interzice stabilirea taxelor de timbru în justiție, fiind justificat ca persoanele care se adresează autorității judecătorești să contribuie la acoperirea cheltuielilor prilejuite de actul de justiție. Regula este cea a timbrării acțiunilor în justiție, excepțiile fiind expres stabilite de legiuitor. Pe de altă parte, Guvernul arată că prevederile de lege criticate se aplică tuturor persoanelor ce intră sub incidența normelor legale criticate, fără discriminare. Or, încălcarea principiului egalității poate fi invocată numai atunci când se aplică un tratament diferențiat unor cauze identice, fără o argumentație juridică pertinentă. Mai mult, apreciază că în susținerea acestui punct de vedere sunt și dispozițiile art. 16 alin. (2) din Constituție, potrivit cărora „*nimeni*

nu este mai presus de lege”, astfel încât tuturor cetățenilor le sunt aplicate aceleași prevederi legale, nediscriminatoriu.

Avocatul Poporului reține că, din examinarea argumentelor de neconstituționalitate și a încheierii de sesizare a Curții Constituționale, se constată că, în realitate, excepția de neconstituționalitate are ca obiect prevederile art. 3 lit. c) ultima liniuță din Legea nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru, cu modificările și completările ulterioare. În acest context, arată că nu poate fi reținută contrarietatea față de art. 16 alin. (1) din Constituție, deoarece textul de lege criticat, instituind taxarea cererilor de partaj cu un procent fix de 3% din valoarea masei partajabile, nu face nicio diferențiere între contribuabilii care trebuie să achite taxa de timbru. Arată că, în acest sens, Curtea Constituțională s-a mai pronunțat, exemplu fiind deciziile nr. 1.246/2011, nr. 197/2012 sau nr. 648/2012.

De altfel, Avocatul Poporului apreciază că, în fapt, critica de neconstituționalitate nu vizează textul de lege dedus controlului, ci interpretarea și aplicarea acestuia la cazul concret, decurgând din succesiunea în timp a actelor normative prin care a fost modificat cuantumul taxei de timbru în materia cererilor de partaj.

În ceea ce privește refuzul judecătorilor de a taxa la valoare cererea de partaj a reclamantei, apreciază că acest aspect excedează controlului Curții Constituționale, stabilirea cuantumului taxelor de timbru fiind de competența instanței de judecată.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, susținerile autorului excepției de neconstituționalitate, notele scrise depuse la dosar, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și art. 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

Obiectul excepției de neconstituționalitate, astfel cum a fost formulat de autorul excepției și reținut prin dispozitivul încheierii de sesizare, îl constituie prevederile Legii nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 173 din 29 iulie 1997, cu modificările și completările ulterioare.

Din examinarea încheierii de sesizare, Curtea constată că obiectul acțiunii principale este o cerere privind partajul bunurilor comune între soți. Având în vedere obiectul acțiunii și argumentele invocate în susținerea excepției de neconstituționalitate, Curtea reține că, deși autorul acesteia invocă neconstituționalitatea Legii nr. 146/1997, în integralitatea sa, în realitate, obiectul excepției îl constituie prevederile art. 3 lit. c) liniuța a 4-a din acest act normativ, care au următorul cuprins:

— Art. 3: „Acțiunile și cererile neevaluabile în bani se taxează astfel: [...]”

c) cereri pentru: [...]

— cereri de partaj — 3% la valoarea masei partajabile.

Separat de această taxă, dacă părțile contestă bunurile de împărțit, valoarea acestora sau drepturile ori mărimea drepturilor coproprietarilor în cadrul cererilor de mai sus, taxa judiciară de timbru se datorează de titularul cererii la valoarea contestată în condițiile art. 2 alin. (1).”

Ca atare, obiectul excepției de neconstituționalitate, asupra căruia Curtea urmează a se pronunța îl constituie prevederile

art. 3 lit. c) liniuța a 4-a din Legea nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru.

Ulterior sesizării Curții Constituționale, Legea nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru a fost abrogată prin art. 58 lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 80 din 26 iunie 2013 privind taxele judiciare de timbru, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 392 din 29 iunie 2013.

În legătură cu examinarea unor texte de lege ce nu mai sunt în vigoare, prin Decizia nr. 766 din 15 iunie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 549 din 3 august 2011, nuanțând interpretarea sintagmei „în vigoare” din cuprinsul art. 29 din Legea nr. 47/1992, text care circumstanțiază controlul de constituționalitate numai la legile și ordonanțele în vigoare, Curtea Constituțională a reținut că acest control vizează „dispozițiile aplicabile cauzei, chiar dacă acestea nu mai sunt în vigoare”, dar ale căror efecte juridice continuă să se producă și după ieșirea lor din vigoare. O astfel de soluție a fost justificată prin faptul că, deși abrogată, „legea civilă poate ultraactiva în unele situații, potrivit principiului «tempus regit actum»”.

Așa fiind, Curtea este competentă și urmează a se pronunța asupra prevederilor de lege cu care a fost sesizată, chiar dacă acestea nu mai sunt în vigoare, ele continuând să își producă efectele în cauza concretă dedusă judecătii.

În opinia autorului excepției de neconstituționalitate prevederile de lege criticate contravin dispozițiilor art. 16 alin. (1) din Constituție, potrivit cărora „Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări.”

Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea reține că, în cauză, instanța de judecată a învederat autorului excepției să timbreze cererea reconvențională la valoarea și, respectiv, cota de contribuție contestată. În acest context, acesta susține că prin aplicarea Legii nr. 146/1997 se aduce atingere principiului constituțional potrivit căruia cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări, deoarece reglementarea legală criticată instituie, în cazul partajului, o situație de inegalitate între partea reclamantă, care pretinde un drept evaluabil în bani, fără a-l taxa la valoare, și partea pârâtă care, pentru a-și exercita dreptul de apărare pe cale reconvențională față de dreptul pretins, este obligată să taxeze cererea la valoare.

Față de critica formulată, Curtea reține că, potrivit art. 3 lit. c) liniuța a 4-a din Legea nr. 146/1997, cererile care vizează partajul se taxează cu 3% la valoarea masei partajabile. Separat de această taxă, dacă părțile contestă bunurile de împărțit, valoarea acestora sau drepturile ori mărimea drepturilor coproprietarilor în cadrul cererilor de mai sus, taxa judiciară de timbru se datorează de titularul cererii la valoarea contestată în condițiile art. 2 alin. (1) din actul normativ menționat, determinarea taxei judiciare de timbru aparținând instanței de judecată.

Astfel, în cadrul procesului civil, dacă pârâtul are, în legătură cu cererea reclamantului, pretenții ce derivă din același raport juridic sau strâns legate de acesta, poate să formuleze cerere reconvențională, aceasta fiind considerată ca un mijloc de valorificare a unui drept propriu de către pârât împotriva reclamantului. Așa cum s-a statuat în jurisprudența instanței de contencios constituțional, concretizată, de exemplu, prin Decizia nr. 1.039 din 14 iulie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 673 din 21 septembrie 2011, procedura de stabilire a taxei de timbru în cazul cererii reconvenționale este aceeași cu cea aplicabilă cererii principale, nu însă și cuantumul taxei, care se calculează în funcție de valoarea pretinsă prin cererea reconvențională.

În consecință, Curtea apreciază că, prin reglementarea cuprinsă în textul de lege criticat, legiuitorul nu a înțeles să stabilească un tratament discriminatoriu, ci un regim legal diferit,

impus de existența unor situații procesuale diferite, fiind, astfel, timbru fixe sau calculate la valoare, în funcție de obiectul legitimă opțiunea legiuitorului de a impune taxe judiciare de litigiului.

Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de Alexandru Savici Radivoi în Dosarul nr. 6.987/55/2010 al Judecătoriai Arad — Secția civilă și constată că prevederile art. 3 lit. c) liniuța a 4-a din Legea nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Judecătoriai Arad — Secția civilă și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 11 februarie 2014.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE
AUGUSTIN ZEGREAN

Magistrat-asistent,
Ingrid Alina Tudora

ACTE ALE CONSILIULUI NAȚIONAL DE INTEGRITATE

CONSILIUL NAȚIONAL DE INTEGRITATE

HOTĂRÂRE

privind modificarea Regulamentului de desfășurare a concursului sau examenului pentru ocuparea funcției de inspector de integritate în cadrul Agenției Naționale de Integritate, aprobat prin Hotărârea Consiliului Național de Integritate nr. 3/2008

Având în vedere dispozițiile art. 18 alin. (2) din Legea nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

luând act de faptul că a fost urmată procedura prevăzută de art. 7 alin. (4) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, nefiind înregistrate propuneri, sugestii sau opinii cu privire la actul normativ a cărui modificare se supune dezbaterii publice,

analizând Regulamentul de desfășurare a concursului sau examenului pentru ocuparea funcției de inspector de integritate în cadrul Agenției Naționale de Integritate, aprobat prin Hotărârea Consiliului Național de Integritate nr. 3/2008, cu modificările și completările ulterioare, și constatând că acesta necesită unele modificări și completări ca efect al evenimentelor legislative intervenite,

în conformitate cu prevederile art. 38 alin. (2) lit. i) din Legea nr. 144/2007, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul Național de Integritate adoptă prezenta hotărâre.

Art. I. — Regulamentul de desfășurare a concursului sau examenului pentru ocuparea funcției de inspector de integritate în cadrul Agenției Naționale de Integritate, aprobat prin Hotărârea Consiliului Național de Integritate nr. 3/2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 116 din 14 februarie 2008, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. **Articolul 1 va avea următorul cuprins:**

„Art. 1. — Concursul sau examenul pentru ocuparea funcției de inspector de integritate în cadrul Agenției Naționale de Integritate, denumită în continuare *Agenția*, se organizează și

se desfășoară în conformitate cu prevederile art. 18 alin. (2) din Legea nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, republicată, cu modificările și completările ulterioare, pe baza normelor procedurale instituite prin prezentul regulament.”

2. **Articolul 2 va avea următorul cuprins:**

„Art. 2. — Concursul/Examenul se organizează și se desfășoară în conformitate cu principiile:

a) accesului liber, în limitele condițiilor prevăzute la art. 19 alin. (2) din Legea nr. 144/2007, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- b) competiției deschise;
 c) profesionalismului;
 d) egalității de șanse;
 e) transparenței.”

3. Anexa nr. 2 se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. II. — Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Consiliului Național de Integritate,
Cynthia Carmen Curt

București, 10 aprilie 2014.
 Nr. 2.

ANEXĂ
(Anexa nr. 2 la regulament)

DECLARAȚIE PE PROPRIA RĂSPUNDERE

— Model —

Subsemnatul/Subsemnata,, având C.N.P., cetățean român, fiul/fiica lui și al/a, născut/născută la data de/...../..... în localitatea, domiciliat/domiciliată în, adresa completă, legitimat/legitimată cu CI/BI seria nr., eliberată/eliberat de la data de, cunoscând prevederile art. 326 din Legea nr. 286/2009 privind Codul penal, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la falsul în declarații, după luarea la cunoștință a prevederilor Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, republicată, cu modificările și completările ulterioare, declar prin prezenta, pe propria răspundere, că:

- nu fac și nici nu am făcut parte în ultimii 3 ani din niciun partid politic, nicio formațiune sau alianță politică;
- nu am fost agent sau colaborator al serviciilor de informații înainte de anul 1990;
- nu am fost și nu sunt lucrător operativ, inclusiv acoperit, informator sau colaborator al serviciilor de informații;
- nu am fost destituit dintr-o funcție publică și nici nu mi-a încetat contractul individual de muncă, pentru motive imputabile, în ultimii 7 ani.

Dau această declarație și o susțin.

Data/...../.....

Semnătura

EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI



„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. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
 Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
 Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

