

GUVERNUL ROMÂNIEI



HOTĂRÂRE

pentru modificarea și completarea Normelor metodologice de punere în aplicare a prevederilor anexei VI „Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave” la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (MARPOL 73/78), aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.105/2007

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. I. –Normele metodologice de punere în aplicare a prevederilor Anexei VI „Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave” la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (MARPOL 73/78), aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.105/2007, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 696 din 15 octombrie 2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatele (2) și (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(2) Prezentele „norme metodologice” sunt elaborate în corelare cu prevederile art. 2 din Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 634/2010 pentru publicarea acceptării amendamentelor la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (anexa VI revizuită la MARPOL), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MEPC.176(58) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin la 10 octombrie 2008, și au luat în considerare modificările și completările la Anexa VI adoptate prin Rezoluția MEPC.190(60), Rezoluția

MEPC.194(61), Rezoluția MEPC.202(62), Rezoluția MEPC.203(62) și Rezoluția MEPC.217(63).

(3) Toate referirile la Anexa VI la MARPOL din cadrul prezentelor „norme metodologice”, trebuie înțelese ca referiri la această anexă în forma sa revizuită, așa cum a fost adoptată prin Rezoluția MEPC.176(58), ulterior modificată și completată prin Rezoluția MEPC.190(60), Rezoluția MEPC.194(61), Rezoluția MEPC.202(62), Rezoluția MEPC.203(62) și Rezoluția MEPC.217(63).”

2. Articolul 4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 4. – Abrevierile utilizate în prezentele norme metodologice au următorul înțeles:

- a) Anexa I la MARPOL - Anexa I la MARPOL – Reguli pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi, în forma revizuită, așa cum aceasta a fost adoptată prin Rezoluția MEPC.117(52) din 15 octombrie 2004 și cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluției MEPC.176(58);
- b) Anexa II la MARPOL - Anexa II la MARPOL – Reguli pentru controlul poluării cu substanțe lichide nocive în vrac, în forma revizuită, așa cum aceasta a fost adoptată prin Rezoluția MEPC.118(52) din 15 octombrie 2004 și cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluției MEPC.176(58);
- c) Anexa III la MARPOL - Anexa III la MARPOL – Reguli pentru prevenirea poluării cu substanțe dăunătoare transportate pe mare sub formă ambalată, cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluției MEPC.176(58);
- d) Anexa V la MARPOL - Anexa V la MARPOL - Reguli pentru prevenirea poluării cu gunoi de la nave - așa cum aceasta a fost adoptată de Conferința internațională privind poluarea marină din 1973;
- e) Anexa VI la MARPOL – Anexa VI la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării atmosferei de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta și așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1997, astfel cum acesta este amendat de către IMO prin Rezoluția MEPC.176(58), Rezoluția MEPC.190(60), Rezoluția MEPC.194(61), Rezoluția MEPC.202(62), Rezoluția MEPC.203(62) și Rezoluția MEPC.217(63);
- f) Circulara MEPC.1/Circ.680 - Circulara MEPC.1/Circ.680 din 27 iulie 2009 – Informații tehnice referitoare la sisteme și operarea acestora având ca scop asistarea elaborării planurilor de management al compușilor organici volatili;

- g) Circulara MEPC.1/Circ.719 - Circulara MEPC.1/Circ.719 din 20 aprilie 2010 – Informații tehnice referitoare la sistemul de control al presiunii vaporilor având ca scop asistarea elaborării și actualizării planurilor de management al compușilor organici volatili;
- h) Circulara MSC/Circ.585 - Circulara MSC/Circ.585 din 16 aprilie 1992 – Standarde pentru sistemele de control al emisiilor de vapori;
- i) Circulara MSC-MEPC.1/Circ.4 - Circulara MSC-MEPC. 1/Circ.4 din 18 iulie 2011 - Instrucțiuni privind organizarea lucrărilor și metodele de lucru ale Comitetului de Securitate Maritimă și Comitetului pentru Protecția Mediului Marin și ale organelor lor subsidiare, așa cum a fost revizuită;
- j) Codul IGC - Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate, adoptat de IMO prin rezoluția MSC.5(48) din 17 iunie 1983 acceptat prin Legea nr.71/2003, cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluției MEPC.176(58);
- k) Codul tehnic NOx – Codul tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale, așa cum a fost adoptat la data de 10 octombrie 2008 prin Rezoluția MEPC.177(58) – Amendamente la Codul tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale (Codul Tehnic NOx 2008);
- l) Convenția MARPOL 1973 - Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave;
- m) Directiva 96/98/CE - Directiva Consiliului nr.96/98/CE din 20 decembrie 1996 privind echipamentul maritim, cu modificările și completările ulterioare;
- n) Directiva 97/68/EC - Directiva nr.97/68/EC a Parlamentului European și Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă, care urmează să fie instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră, cu modificările și completările ulterioare;
- o) HG nr. 332/2007 – Hotărârea Guvernului nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor gazoase și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei, cu modificările ulterioare;

- p) HG nr. 470/2007 - Hotărârea Guvernului nr. 470/2007 privind limitarea conținutului de sulf din combustibilii lichizi, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 365 din 29.05.2007, cu modificările și completările ulterioare;
- q) HG nr. 494/2006 - Hotărârea Guvernului nr. 494/2006 privind echipamentul maritim, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 414 bis din 12.05.2006, cu modificările și completările ulterioare;
- r) HG nr. 811/2010 - Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului;
- s) HG nr. 876/2007 - Hotărârea Guvernului nr. 876/2007 pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul transporturilor navale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15.08.2007, cu modificările și completările ulterioare;
- t) IMO – Organizația Maritimă Internațională;
- u) MARPOL - Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta și prin Protocolul din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, adoptat prin Actul final al Conferinței părților la MARPOL 73/78, la Londra la 26 septembrie 1997, prin care a fost adăugată Anexa VI - Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave la această convenție internațională, cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluției MEPC.176(58);
- v) MEPC - Comitetul pentru Protecția Mediului Marin din cadrul IMO;
- w) OG nr. 42/1997 - Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- x) PSC – Controlul statului portului;
- y) Regulamentul (CE) nr. 1005/2009 - Regulamentul (CE) Nr. 1005/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 septembrie 2009 privind substanțele care diminuează stratul de ozon, cu modificările ulterioare (reformare), cu modificările și completările ulterioare;
- z) Rezoluția A.1052(27) - Rezoluția A.1052(27) din 30 noiembrie 2011 - Procedurile din 2011 pentru controlul statului portului;

- aa) Rezoluția A.1053(27) - Rezoluția A.1053(27) din 30 noiembrie 2011 - Linii directoare din 2011 privind inspecțiile în concordanță cu sistemul armonizat de inspecție și certificare (HSSC);
- bb) Rezoluția MEPC.59(33) - Rezoluția MEPC.59(33) adoptată la 30 octombrie 1992 – Instrucțiuni revizuite pentru implementarea Anexei V la MARPOL 73/78;
- cc) Rezoluția MEPC.76(40) – Rezoluția MEPC.76(40) din 25 septembrie 1997 - Specificația standard pentru incineratoarele de bord, așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.93(45) din 5 octombrie 2000;
- dd) Rezoluția MEPC.176(58) - Rezoluția MEPC.176(58) adoptată la 10 octombrie 2008 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (anexa VI revizuită la MARPOL 73/78), prevăzută în anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 634/2010;
- ee) Rezoluția MEPC.181(59) - Rezoluția MEPC.181(59) din 17 iulie 2009 - Instrucțiunile din 2009 pentru controlul statului portului, conform anexei VI revizuite la MARPOL 73/78;
- ff) Rezoluția MEPC.182(59) - Rezoluția MEPC.182(59) din 17 iulie 2009 - Instrucțiunile din 2009 pentru prelevarea eșantioanelor de combustibil lichid pentru determinarea conformității cu anexa VI revizuită la MARPOL 73/78;
- gg) Rezoluția MEPC.183(59) - Rezoluția MEPC.183(59) din 17 iulie 2009 - Instrucțiunile din 2009 pentru monitorizarea conținutului de sulf mediu mondial al combustibililor lichizi reziduali livrați pentru a fi utilizați la bordul navelor;
- hh) Rezoluția MEPC.184(59) - Rezoluția MEPC.184(59) din 17 iulie 2009 - Liniile directoare din 2009 pentru instalațiile de epurare a gazelor arse evacuate;
- ii) Rezoluția MEPC.185(59) - Rezoluția MEPC.185(59) din 17 iulie 2009 – Linii directoare pentru elaborarea unui plan de management al compușilor organici volatili;
- jj) Rezoluția MEPC.190(60) - Rezoluția MEPC.190(60) adoptată la 26 martie 2010 - Amendamente la anexa la Protocolul din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (Zona de control al emisiilor

a Americii de Nord), prevăzută în anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 322/2011;

- kk) Rezoluția MEPC.194(61) - Rezoluția MEPC.194(61) adoptată la 1 octombrie 2010 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (model revizuit al Suplimentului la Certificatul IAPP), prevăzută în anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 851/2011;
- ll) Rezoluția MEPC.202(62) - Rezoluția MEPC.202(62) adoptată la 15 iulie 2011 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (Desemnarea zonei maritime Caraibe a Statelor Unite ca zonă de control al emisiilor și scutirea acordată anumitor nave operate în zona de control al emisiilor a Americii de Nord și în zona maritimă Caraibe a Statelor Unite în conformitate cu regulile 13 și 14 și apendicele VII ale Anexei VI la MARPOL), prevăzută în Anexa nr. 1 a Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.559/2012, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 737 din 1 noiembrie 2012;
- mm) Rezoluția MEPC.203(62) - Rezoluția MEPC.203(62) adoptată la 15 iulie 2011 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (Includerea regulilor referitoare la randamentul energetic al navelor în Anexa VI la MARPOL), prevăzută în Anexa nr. 2 a Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.559/2012, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 737 din 1 noiembrie 2012;
- nn) Rezoluția MEPC.212(63) - Rezoluția MEPC.212(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la metoda de calcul a indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi;
- oo) Rezoluția MEPC.213(63) - Rezoluția MEPC.213(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP);
- pp) Rezoluția MEPC.214(63) - Rezoluția MEPC.214(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI);

- qq) Rezoluția MEPC.217(63) - Rezoluția MEPC.217(63) adoptată la 2 martie 2012 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (Aranjamente regionale pentru instalații portuare de primire în conformitate cu anexa VI la MARPOL și Certificarea motoarelor diesel navale prevăzute cu dispozitive de reducere catalitică selectivă în conformitate cu Codul tehnic NOx 2008) prevăzută în anexa la Ordinului ministrului transporturilor nr. 1.017/2013, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 539 din 26 august 2013;
- rr) Rezoluția MEPC.224(64) - Rezoluția MEPC.224(64) adoptată la 5 octombrie 2012 – Amendamente la Liniile directe din 2012 referitoare la metoda de calcul a indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi;
- ss) Rezoluția MEPC.231(65) - Rezoluția MEPC.231(65) adoptată la 17 mai 2013 - Liniile directe din 2013 pentru calcularea liniilor de referință pentru utilizarea cu indicii nominal al randamentului energetic (EEDI);
- tt) Rezoluția MEPC.232(65) - Rezoluția MEPC.232(65) adoptată la 17 mai 2013 - Liniile directe interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile;
- uu) Rezoluția MEPC.234(65) - Rezoluția MEPC.234(65) adoptată la 17 mai 2013 – Amendamente la Liniile directe din 2012 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI);
- vv) Rezoluția MEPC.239(65) - Rezoluția MEPC.239(65) adoptată la 17 mai 2013 – Amendamente la Liniile directe din 2012 pentru implementarea Anexei V la MARPOL;
- ww) % m/m – procente de masă.

3. La articolul 7, după alineatul(9),se introduc două noi alineate, alineatul (10) și alineatul (11), cu următorul cuprins:

„(10) ANR acceptă instalarea la bordul navelor care arborează pavilionul român a instalațiilor de epurare a gazelor arse evacuate numai dacă acestea corespund specificațiilor prevăzute în Rezoluția MEPC.184(59), au un certificat de aprobare de tip din partea unui organism notificat și o declarație de conformitate din partea producătorului, emise în conformitate cu prevederile HG nr. 494/2006.

(11) Inspectorii ANR pot verifica la bordul navelor care au astfel de instalații de epurare a gazelor arse evacuate existența „Declarației de conformitate”, precum și „Marcajul timonă” fixat pe aceasta sau, după caz, „Certificatul de aprobare de tip” emis de Administrația statului pavilionului pe care îl arborează respectiva navă.”

4. Articolul 17 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 17.** - (1) În scopul regulii 13 din Anexa VI la MARPOL - Oxizi de azot (NO_x), sunt stabilite următoarele zone de control al emisiilor:

- a) zona Americii de Nord, care înseamnă zona delimitată de coordonatele prevăzute în apendicele VII la Anexa VI la MARPOL;
- b) zona maritimă Caraibe a Statelor Unite, care înseamnă zona delimitată de coordonatele prevăzute în apendicele VII la Anexa VI la MARPOL; și
- c) orice altă zonă maritimă, inclusiv orice zonă portuară, desemnată de către IMO în conformitate cu criteriile și procedurile prevăzute în apendicele III la Anexa VI la MARPOL.

(2) Procedura de solicitare în vederea desemnării unei zone de control al emisiilor în scopul regulii 13 din Anexa VI la MARPOL - Oxizi de azot (NO_x), în apele naționale navigabile maritime ale României, este prevăzută la art. 23.”

5. La articolul 18, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) În ceea ce privește un motor diesel naval cu o putere de ieșire mai mare de 5000 kW și cu o capacitate cilindrică egală cu 90 litri sau mai mare, montat la bordul unei nave care arborează pavilionul român și care este construită la 1 ianuarie 1990 sau după această dată, dar înainte de 1 ianuarie 2000, Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei trebuie, pentru un motor diesel naval, căruia i se aplică prevederile paragrafului (7.1) al regulii 13 din Anexa VI la MARPOL, să indice că, fie i s-a aplicat o metodă aprobată conform subparagrafului (7.1.1) al regulii 13 din Anexa VI la MARPOL, fie că motorul a fost certificat în conformitate cu subparagraful (7.1.2) al regulii 13 din Anexa VI la MARPOL sau că încă nu există o metodă aprobată sau că aceasta încă nu este disponibilă în comerț, astfel cum este descris în paragraful (7.2) al regulii 13 din Anexa VI la MARPOL.”

6. La articolul 22, alineatele (1) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) În scopul regulii 14 din Anexa VI la MARPOL - Oxizi de sulf și particule materiale, sunt stabilite următoarele zone de control al emisiilor:

- a) zona Mării Baltice, așa cum este definită în regula 1.11.2 din Anexa I la MARPOL și zona Mării Nordului, așa cum este definită în regula 1.14.6 din Anexa V la MARPOL;
 - b) zona Americii de Nord, așa cum este delimitată de coordonatele prevăzute în apendicele VII la Anexa VI la MARPOL;
 - c) zona maritimă Caraibe a Statelor Unite, așa cum este delimitată de coordonatele prevăzute în apendicele VII la Anexa VI la MARPOL; și
 - d) orice altă zonă maritimă, inclusiv orice zonă portuară, desemnată de către IMO în conformitate cu criteriile și procedurile prevăzute în apendicele III la Anexa VI la MARPOL.
-

(4) În timpul primelor douăsprezece luni care urmează imediat după intrarea în vigoare a unui amendament prin care se desemnează o anumită zonă de control al emisiilor în conformitate cu paragraful 3 al regulii 14 din Anexa VI la MARPOL, navele care arborează pavilionul român și care operează în această zonă de control al emisiilor sunt scutite de îndeplinirea cerințelor prevăzute în paragrafele 4 și 6 ale regulii 14 din Anexa VI la MARPOL, precum și de îndeplinirea cerințelor paragrafului 5 al regulii 14 din Anexa VI la MARPOL în măsura în care acestea se referă la paragraful 4 al regulii 14 din Anexa VI la MARPOL. Totuși, scutirea de 12 luni prevăzută la paragraful 7 al regulii 14 din Anexa VI la MARPOL se va aplica zonei de control al emisiilor instituită în Zona maritimă Caraibe a Statelor Unite al Americii până la 1 ianuarie 2014. ”

7. La articolul 22, după alineatul (1) se introduc două noi alineate, alineatele (1¹) și (1²), cu următorul cuprins:

„(1¹) Pe perioada în care navele care arborează pavilionul român sunt operate într-una dintre zonele de control al emisiilor prevăzute în prezentul articol, conținutul de sulf al combustibilului lichid utilizat la bordul acestora nu trebuie să depășească următoarele limite:

- a) 1,50% m/m înainte de 1 iulie 2010;
- b) 1,00% m/m la 1 iulie 2010 sau după această dată; și
- c) 0,10% m/m la 1 ianuarie 2015 sau după această dată.

(1²) Înainte de 1 ianuarie 2020, conținutul de sulf al combustibilului lichid la care se face referire în paragraful 4 al regulii 14 din Anexa VI la MARPOL nu se va aplica navelor care arborează pavilionul român și care operează în zona Americii de Nord sau în zona maritimă Caraibe a Statelor Unite, definite în paragraful 3 al aceleiași reguli, construite la 1 august 2011 sau înainte de această dată, care sunt dotate cu cazane de propulsie care nu au fost proiectate de la început pentru a funcționa în mod continuu cu combustibil lichid marin distilat sau cu gaz natural.”

8. Articolul 52 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 52.** - (1) Fiecare navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 și fiecare platformă de foraj și altă platformă fixă sau plutitoare, care arborează pavilionul român sau care solicită dreptul de arborare a pavilionului român, trebuie, în scopul de a garanta că acestea respectă prevederile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL, să fie supuse inspecțiilor menționate mai jos:

- a) o inspecție inițială înaintea punerii acesteia în funcțiune sau înainte ca Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei (Certificatul IAPP), prevăzut de regula 6 din Anexa VI la MARPOL să-i fie emis pentru prima dată. Această inspecție se va efectua astfel încât să se asigure că echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările și materialele îndeplinesc pe deplin prevederile aplicabile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL;
- b) o inspecție de reînnoire efectuată la intervale de cinci ani, cu excepția cazurilor în care se aplică paragrafele (2), (5), (6) sau (7) ale regulii 9 din Anexa VI la MARPOL. Inspecția de reînnoire se va efectua astfel încât să se asigure că echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările și materialele îndeplinesc pe deplin prevederile aplicabile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL;
- c) o inspecție intermediară efectuată într-un interval de trei luni înainte sau după a doua dată aniversară sau într-un interval de trei luni înainte sau după a treia dată aniversară a Certificatului IAPP, care trebuie să înlocuiască una dintre inspecțiile anuale prevăzute la subparagraful (1.4) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL. Inspecția intermediară se va efectua astfel încât să se asigure că echipamentul și amenajările îndeplinesc pe deplin prevederile aplicabile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL și sunt în stare bună de funcționare. Astfel de inspecții intermediare trebuie să fie confirmate ca efectuate în Certificatul IAPP emis în baza regulii 6 sau 7 din Anexa VI la MARPOL;
- d) o inspecție anuală efectuată într-un interval de trei luni înainte sau după fiecare dată aniversară a Certificatului IAPP, care include o inspecție generală

a echipamentului, sistemelor, instalațiilor, amenajărilor și materialelor prevăzute în subparagraful (1.1) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL, pentru a se asigura că acestea au fost menținute în conformitate cu paragraful (5) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL și că acestea rămân în condiții corespunzătoare pentru serviciul pentru care nava este destinată. Astfel de inspecții anuale trebuie să fie confirmate ca efectuate în Certificatul IAPP emis în baza regulii 6 sau 7 din Anexa VI la MARPOL; și

- e) o inspecție suplimentară, generală sau parțială, în funcție de circumstanțe, care trebuie să fie efectuată de fiecare dată când sunt efectuate reparații sau reînnoiri importante astfel cum sunt prevăzute în paragraful (5) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL sau după o reparație care rezultă din investigațiile prevăzute în paragraful (6) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL. Inspecția trebuie să fie astfel efectuată încât să se asigure că reparațiile sau reînnoirile necesare au fost realizate efectiv, că materialele utilizate pentru aceste reparații sau reînnoiri și execuția lucrărilor sunt corespunzătoare sub toate aspectele și că nava este conformă în toate privințele cu prevederile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL.

(2) Navele maritime cu un tonaj brut mai mic de 400 care arborează pavilionul român sau care au solicitat dreptul de arborare a pavilionului român, vor fi supuse unei inspecții inițiale, unei inspecții de reînnoire și unei inspecții suplimentare. Aceste inspecții se vor desfășura în mod similar cu inspecțiile prevăzute la alin. (1) și vor avea aceleași scopuri, în măsura în care acestea sunt aplicabile. Rezultatele acestor inspecții se regăsesc în Rapoartele de inspecție, care trebuie să menționeze dacă nava respectă prevederile aplicabile ale capitolului 3 al Anexei VI la MARPOL.

(3) Fiecare navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400, căreia i se aplică prevederile din capitolul 4 al Anexei VI la MARPOL și care arborează pavilionul român sau care solicită dreptul de arborare a pavilionului român, trebuie, în scopul de a garanta că aceasta respectă prevederile din capitolul 4 al Anexei VI la MARPOL, să fie supusă inspecțiilor menționate mai jos, luând în considerare liniile directoare adoptate de IMO în acest sens, respectiv Rezoluția MEPC.214(63), așa cum a fost modificată prin Rezoluția MEPC.234(65):

- a) o inspecție inițială înaintea punerii în funcțiune a unei nave noi și înainte ca Certificatul internațional referitor la randamentul energetic să-i fie emis. Această inspecție trebuie să verifice că EEDI obținut este în concordanță cu prevederile din capitolul 4 al Anexei VI la MARPOL și că *Planul de management al randamentului energetic al navei – SEEMP*, prevăzut în regula 22 din Anexa VI la MARPOL, se află la bord;

- b) o inspecție generală sau parțială, în funcție de circumstanțe, după o transformare importantă a unei nave căreia i se aplică regula 5 din Anexa VI la MARPOL. Inspecția trebuie să permită să se verifice că EEDI obținut a fost recalculat după cum a fost necesar și că îndeplinește cerința regulii 21 din Anexa VI la MARPOL, cu factorul de reducere aplicabil navei de tipul și mărimea navei transformate în faza corespunzătoare datei contractului sau a punerii chilei sau a livrării, determinate pentru nava originală în conformitate cu prevederile regulii 2.23 din Anexa VI la MARPOL;
- c) în cazurile în care transformarea importantă a unei nave noi sau existente este de o astfel de amploare încât nava este considerată de către ANR ca fiind o navă nou construită, ANR trebuie să determine necesitatea unei inspecții inițiale privind EEDI obținut. O astfel de inspecție, dacă este determinată ca necesară, trebuie să permită să se verifice că EEDI obținut a fost calculat și că îndeplinește cerința regulii 21 din Anexa VI la MARPOL, cu factorul de reducere aplicabil corespunzător tipului și mărimii navei transformate la data contractului de transformare sau, în absența unui contract, la data începerii transformării. Inspecția trebuie, de asemenea, să verifice că Planul de management al randamentului energetic al navei – SEEMP, prevăzut în regula 22 din Anexa VI la MARPOL, se află la bord; și
- d) pentru navele existente, verificarea cerinței de a avea Planul de management al randamentului energetic al navei – SEEMP la bord, în conformitate cu regula 22 din Anexa VI la MARPOL, trebuie să fie efectuată la prima inspecție intermediară sau de reînnoire, prevăzută în paragraful 1 al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL, care dintre acestea intervine mai întâi, la 1 ianuarie 2013 sau după această dată.”

(4) Vor putea fi exploatate numai navele care corespund prevederilor aplicabile ale Anexei VI la MARPOL și prevederile aplicabile din prezentele norme metodologice.”

9. La articolul 53, alineatele (3) și (5) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(3) Dacă un inspector al ANR sau al unei Organizații recunoscute stabilește că starea echipamentelor nu corespunde în mod substanțial cu caracteristicile din *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* sau din *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic*, inspectorul ANR sau Organizația recunoscută trebuie să se asigure că a fost luată măsura corectivă de către proprietarul sau operatorul navei și trebuie să informeze ANR în timp util. Dacă aceste măsuri corective nu sunt luate, Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei sau Certificatul internațional referitor la randamentul energetic va trebui să fie retras de către ANR sau, după caz, de Organizația recunoscută. Dacă nava se află într-un port al unui stat parte la Anexa VI la MARPOL,

inspectorul ANR sau inspectorul Organizației recunoscute trebuie să informeze imediat autoritatea competentă a statului portului. Atunci când un inspector al ANR sau un inspector al unei Organizații recunoscute a informat autoritatea competentă a statului portului, acesta poate solicita reprezentanților guvernului statului portului respectiv să i se acorde orice asistență necesară pentru îndeplinirea obligațiilor sale, în temeiul prevederilor cuprinse în regula 5 din Anexa VI la MARPOL.

.....
(5) În cazurile în care un inspector al unei Administrații a unui stat parte la Anexa VI la MARPOL sau un inspector al unei organizații recunoscute de către guvernul respectivului stat parte stabilește că starea echipamentelor unei nave care arborează pavilionul respectivului stat, care se află într-unul dintre porturile din România, nu corespunde în mod substanțial cu caracteristicile din *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* sau din *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic*, ANR are obligația să acorde, la solicitarea acestuia, orice asistență necesară pentru îndeplinirea obligațiilor sale, în temeiul prevederilor cuprinse în regula 5 din Anexa VI la MARPOL.”

10. La articolul 54, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) Ori de câte ori survine un accident la o navă care arborează pavilionul român și care face obiectul reglementărilor cuprinse în Anexa VI la MARPOL sau se constată un defect care afectează în mod substanțial eficacitatea sau integritatea echipamentului acestei nave, prevăzut în Anexa VI la MARPOL, comandantul sau proprietarul navei trebuie să informeze în scris, cât mai curând posibil, ANR sau, după caz, organizația recunoscută care a emis pentru acea navă *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* sau *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic*.”

11. Titlul Secțiunii IX se modifică și va avea următorul cuprins:

„SECȚIUNEA IX - EMITEREA SAU CONFIRMAREA CERTIFICATULUI INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI ȘI A CERTIFICATULUI INTERNAȚIONAL REFERITOR LA RANDAMENTUL ENERGETIC
(Regulile 6 și 7 din Anexa VI la MARPOL)”

12. La articolul 55, după alineatul (3) se introduc trei noi alineate, alineatele (4) - (6), cu următorul cuprins:

„(4) Pentru navele maritime cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 care arborează pavilionul român, angajate exclusiv în voiajuri în apele naționale și în zona economică exclusivă a României, supuse inspecțiilor prevăzute la alin. (1), se emite *Certificatul de prevenire a poluării atmosferei*, care are forma și conținutul *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei*, cu excepția titlului și a textului tradus în limba engleză.

Pentru emiterea, confirmarea sau reînnoirea acestui certificat se vor respecta dispozițiile aplicabile din prezentele Norme metodologice referitoare la *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei*, cu excepția celor cuprinse în art. 57.

(5) După o inspecție efectuată în conformitate cu prevederile regulii 5.4 din Anexa VI la MARPOL și cu prevederile prezentelor norme metodologice, trebuie emis un *Certificat internațional referitor la randamentul energetic*, oricărei nave care arborează pavilionul român și care are tonajul brut mai mare sau egal cu 400, înainte ca nava să poată fi angajată în voiajuri către porturi sau terminale în larg aflate sub jurisdicția altor state părți la Anexa VI la MARPOL.

(6) *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic* trebuie să fie emis sau confirmat, fie de către ANR, fie de către o organizație recunoscută. În toate cazurile, ANR își asumă întreaga responsabilitate pentru certificat.”

13. Articolul 56 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 56.** – (1) ANR poate, la solicitarea Administrației unui stat parte la Anexa VI la MARPOL, să procedeze la inspectarea unei nave care arborează pavilionul respectivului stat și, dacă apreciază că prevederile Anexei VI la MARPOL sunt respectate, să emită respectivei nave un *Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei* ori un *Certificat internațional referitor la randamentul energetic* sau să autorizeze emiterea unor astfel de certificate de către o Organizație recunoscută și, după caz, să confirme sau să autorizeze confirmarea acestor certificate ale navei conform prevederilor Anexei VI la MARPOL.

(2) ANR trebuie să transmită o copie a *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei* ori a *Certificatului internațional referitor la randamentul energetic* emise/confirmate în conformitate cu alin. (1), precum și o copie a raportului de inspecție respectiv, cât de curând posibil, Administrației solicitante.

(3) Un astfel de *Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei* ori un astfel de *Certificat internațional referitor la randamentul energetic*, emis în conformitate cu prevederile alin. (1), trebuie să conțină o declarație în sensul că a fost emis la cererea Administrației statului pavilionului navei și că acesta are aceeași valoare și este recunoscut în aceleași condiții ca un certificat emis conform regulii 6 din Anexa VI la MARPOL.

(4) ANR nu trebuie să emită, în condițiile regulii 7 din Anexa VI la MARPOL, *Certificate internaționale de prevenire a poluării atmosferei* ori *Certificate internaționale referitoare la randamentul energetic* navelor care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Anexa VI la MARPOL.”

14. Articolul 57 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 57.** – (1) În cazul în care ANR sau oricare dintre Organizațiile recunoscute nu are posibilitatea de a face inspecția și a emite sau confirma *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* ori *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic* într-un termen care să nu producă navei întârzieri care atrag pierderi economice nejustificate, proprietarii sau operatorii navelor care arborează pavilionul român pot solicita ANR să ceară unui alt Guvern parte la *Anexa VI la MARPOL* să emită sau să confirme respectivei nave *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* ori *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic* sau, după caz, să autorizeze emiterea sau confirmarea acestora de către o organizație recunoscută de către respectivul Guvern și care se regăsește în lista de organizații recunoscute publicate de Comisia Europeană în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(2) ANR va solicita autorității competente din statul parte la *Anexa VI la MARPOL*, indicat de proprietarul sau operatorul respectivei nave, emiterea sau confirmarea sau, după caz, autorizarea emiterii sau confirmării *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei* ori a *Certificatului internațional referitor la randamentul energetic*, în conformitate cu regula 7 din *Anexa VI la MARPOL*, informând în mod corespunzător proprietarul sau operatorul, precum și organizațiile recunoscute cu care are încheiate contracte de mandat special.

(3) *Un Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei* ori un *Certificat internațional referitor la randamentul energetic* emis sau confirmat în condițiile alin.(1) și (2) va avea aceeași valoare cu cel emise de ANR sau Organizațiile recunoscute în condițiile prezentelor norme metodologice, fiind recunoscut de celelalte state părți la *Anexa VI la MARPOL*.”

15. Titlul Secțiunii X se modifică și va avea următorul cuprins:

„SECȚIUNEA X – FORMA, DURATA ȘI VALABILITATEA CERTIFICATULUI INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI ȘI A CERTIFICATULUI INTERNAȚIONAL REFERITOR LA RANDAMENTUL ENERGETIC

(Regulile 8 și 9 din *Anexa VI la MARPOL*)”

16. Articolul 58 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 58.** – (1) *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei*, care se emite de către ANR, are forma corespunzătoare modelului cuprins în *Anexa nr. 1*, iar *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic*, care se emite de către ANR, are forma

corespunzătoare modelului cuprins în Anexa nr. 2, ambele anexe făcând parte integrantă din prezentele norme metodologice.

(2) În cazul în care ar apărea un litigiu sau o divergență produsă ca urmare a redactării *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei* sau a *Certificatului internațional referitor la randamentul energetic*, emis de ANR, atunci înțelesul în limba română trebuie să prevaleze în raport cu înțelesul redactării în limba engleză.

(3) În cazul în care ANR își transferă atribuțiile unei Organizații recunoscute pentru inspecția și certificarea navelor care fac obiectul Anexei VI la MARPOL și care arborează pavilionul român sau care solicită acordarea dreptului de arborare a acestui pavilion, respectivele Organizații recunoscute pot utiliza formularele proprii pentru *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* sau pentru *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic*, cu condiția ca fiecare dintre acestea să respecte modelul prevăzut de regula 8 din Anexa VI la MARPOL.”

17. La articolul 59, după alineatul (12) se introduc două noi alineate, alineatele (13) și (14), cu următorul cuprins:

„(13) *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic* emis de către ANR sau o organizație recunoscută pentru o navă care arborează pavilionul român sau care solicită acordarea dreptului de arborare a acestui pavilion este valabil pe toată durata de viață a navei, sub rezerva prevăzută în paragraful 11 al regulii 9 din Anexa VI la MARPOL.

(14) *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic* emis unei nave care arborează pavilionul român încetează să mai fie valabil, după cum urmează:

- a) dacă nava este retrasă din serviciu;
- b) dacă nava suferă o transformare importantă și devine necesară emiterea unui nou certificat;
- c) dacă nava este transferată la alt pavilion.”

18. Articolul 60 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Art. 60.** – (1) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român se transferă sub pavilionul altui stat parte la Anexa VI la MARPOL și dacă o solicitare în acest sens a fost făcută în decurs de trei luni după ce a avut loc transferul, ANR sau, după caz, organizația recunoscută, are obligația să transmită, cât de curând posibil, Administrației aceluși stat parte copii ale *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei* și ale

Certificatului internațional referitor la randamentul energetic, existente la navă înaintea efectuării transferului și, dacă este posibil, copii ale rapoartelor de inspecție pertinente.

(2) În cazul în care o navă care solicită dreptul de arborare a pavilionului român a avut *Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei* și *Certificat internațional referitor la randamentul energetic*, emise de Administrația unui alt stat parte la Anexa VI la MARPOL, ANR sau, după caz, organizația recunoscută aleasă pentru emiterea *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei* și a *Certificatului internațional referitor la randamentul energetic*, va emite noile certificate numai după ce este pe deplin edificată asupra faptului că nava corespunde cerințelor din paragraful (5) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL. Dacă ANR sau, după caz, organizația recunoscută consideră ca fiind necesar, atunci poate solicita Administrației statului al cărui pavilion îl purta anterior nava, în decurs de trei luni de la transferul navei sub pavilionul român, copii ale certificatelor existente la navă înaintea efectuării transferului și copii ale rapoartelor de inspecție pertinente.”

19. La articolul 61, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Navele care fac obiectul prezentelor norme metodologice, care arborează pavilionul român și care se află în condiții de exploatare pot fi controlate oricând asupra modului cum sunt respectate prevederile Anexei VI la MARPOL de către inspectorii ANR în oricare dintre porturile românești sau străine în care se află acestea. Inspectorii ANR întocmesc un raport de inspecție iar, în cazul în care constată că nava nu corespunde prevederilor Anexei VI la MARPOL, pot propune retragerea *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei* sau, după caz, a *Certificatului internațional referitor la randamentul energetic*, dacă nu se iau măsuri de remediere.”

20. La articolul 62, alineatele (3) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(3) În cazul navelor care arborează pavilionul unui stat parte la *Anexa VI la MARPOL*, inspecția trebuie să se limiteze numai la verificarea existenței la bord a *Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei* și, respectiv, a *Certificatului internațional referitor la randamentul energetic*, dacă nu există motive serioase pentru a crede că starea navei sau a echipamentelor sale diferă în mod semnificativ de datele înscrise în respectivul certificat.

(4) În cazul în care nava nu are un *Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei* și/sau un *Certificat internațional referitor la randamentul energetic* valabile sau starea navei sau a echipamentelor sale diferă în mod semnificativ de datele înscrise în respectivele certificate, ANR va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va continua voiajul decât atunci când este efectiv aptă pentru a ieși în mare fără a prezenta o posibilă amenințare de a produce daune mediului marin. Totuși, ANR poate permite

respectivei nave să părăsească portul sau terminalul din larg în scopul deplasării la cel mai apropiat șantier de reparații existent.”

21. La articolul 63, alineatele (2) și (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(2) În cazul în care asupra unei nave care arborează pavilionul român se aplică măsura reținerii într-un port sau terminal al unui stat parte la *Anexa VI la MARPOL*, necesară pentru a se asigura că nava nu va continua voiajul decât atunci când este efectiv aptă pentru a ieși în mare fără a prezenta o posibilă amenințare de a produce daune mediului marin, comandantul navei respective va anunța ANR și, după caz, organizația recunoscută care a eliberat navei *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* și/sau *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic*.

(3) Nava, care arborează pavilionul român și căreia i s-a aplicat măsura reținerii într-un port sau terminal al unui stat parte la *Anexa VI la MARPOL*, după informarea ANR și, după caz, a organizației recunoscute care a eliberat navei *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* și/sau *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic*, poate solicita permisiunea de a părăsi portul sau terminalul din larg în scopul deplasării la cel mai apropiat șantier de reparații existent pentru remedierea nonconformităților constatate de inspectorii PSC.”

22. La articolul 64, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) În cazul în care se constată că nava prevăzută la alin.(1) nu deține *Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei* și/sau *Certificatul internațional referitor la randamentul energetic* valabile și/sau că starea navei sau a echipamentelor sale diferă în mod semnificativ față de prevederile *Anexei VI la MARPOL* și, ca urmare, aceasta prezintă o posibilă amenințare de a produce daune mediului marin, ANR poate lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va avea acces în port.”

23. După articolul 68 se introduce un nou capitol, Capitolul V, cu următorul cuprins:

„CAPITOLUL V

CERINȚE PRIVIND RANDAMENTUL ENERGETIC AL NAVELOR

(Capitolul 4 - Reguli referitoare la randamentul energetic al navelor)

SECȚIUNEA I – DOMENIU DE APLICARE

(Regula 19 din *Anexa VI la MARPOL*)

Art. 69. – (1) Regulile referitoare la randamentul energetic al navelor se aplică tuturor navelor care au tonajul brut mai mare sau egal cu 400, cu respectarea excepțiilor prevăzute

în regula 19 din Anexa VI la MARPOL și a scutiilor acordate de ANR în temeiul alin. (4) din această regulă.

Pentru navele maritime cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 care arborează pavilionul român, angajate exclusiv în voiajuri în apele naționale și în zona economică exclusivă a României,

(2) Totuși, pentru navele care arborează pavilionul român și efectuează voiajuri numai în apele naționale ale României sau în zona economică exclusivă a României, capitolul 4 al Anexei VI la MARPOL nu se aplică, cu precizarea că astfel de nave ar trebui construite și exploatate într-o manieră compatibilă cu prevederile acestui capitol, atât cât este rezonabil și posibil de pus în practică.

(3) Regulile 20 și 21 din Anexa VI la MARPOL nu se aplică navelor care sunt echipate cu sisteme de propulsie diesel-electrică, cu turbine sau cu sisteme de propulsie hibridă.

(4) Fără a ține seama de prevederile paragrafului 1 al regulii 19 din Anexa VI la MARPOL, ANR poate scuti o navă cu tonajul brut mai mare sau egal cu 400 și care arborează pavilionul român de obligația de a corespunde regulilor 20 și 21 din Anexa VI la MARPOL, dacă acestea respectă prevederile alin. (5).

(5) Scutiile prevăzute în alin. (4) nu se aplică următoarelor categorii de nave care au un tonaj brut mai mare sau egal cu 400:

- a) pentru care contractul de construcție este încheiat la 1 ianuarie 2017 sau după această dată; sau
- b) în absența unui contract de construcție, a căror chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 1 iulie 2017 sau după această dată; sau
- c) a căror livrare se efectuează la 1 iulie 2019 sau după această dată; sau
- d) în cazul unei transformări importante a unei nave noi sau existente, astfel cum este definită în regula 2.24 din Anexa VI la MARPOL, efectuată la 1 ianuarie 2017 sau după această dată, și în care regulile 5.4.2 și 5.4.3 din Anexa VI la MARPOL nu se aplică.

(6) În cazul în care ANR a acordat unei nave scutirea prevăzută de regula 19.4 din Anexa VI la MARPOL sau a suspendat, retras sau a refuzat o astfel de scutire, ANR are obligația să transmită imediat la IMO detalii despre respectiva decizie, pentru a fi informate celelalte părți la Anexa VI la MARPOL.

SECȚIUNEA II – INDICELE NOMINAL AL RANDAMENTULUI ENERGETIC
OBȚINUT – EEDI obținut ȘI INDICELE NOMINAL AL
RANDAMENTULUI ENERGETIC CERUT – EEDI cerut
(Regulile 20 și 21 din Anexa VI la MARPOL)

Art. 70. – (1) Pentru navele care arborează pavilionul român și care aparțin unei categorii definite în regulile 2.25 – 2.35 din Anexa VI la MARPOL trebuie să se calculeze indicele nominal al randamentului energetic obținut – EEDI obținut –dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:

- a) nava este navă nouă;
- b) nava este o navă nouă care a suferit o transformare importantă;
- c) nava este o navă nouă sau o navă existentă care a suferit o transformare importantă, dar atât de extinsă încât ANR consideră respectiva navă ca o navă nou-construită.

(2) EEDI obținut trebuie să fie calculat luând în considerare liniile directoare elaborate de către IMO și adoptate prin Rezoluția MEPC.212(63), astfel cum acestea au fost amendate ulterior prin Rezoluția MEPC.224(64). EEDI obținut este specific fiecărei nave, indică performanța estimată a navei în termenii randamentului energetic și se calculează prin grija proprietarului sau operatorului navei. EEDI obținut trebuie să fie însoțit la bordul navei de dosarul tehnic al EEDI, care conține informațiile necesare pentru calcularea EEDI obținut și descrie metoda de calcul utilizată.

(3) Pentru navele care arborează pavilionul român EEDI obținut , însoțit de dosarul tehnic al EEDI, trebuie să fie verificat de către ANR sau de către o organizație recunoscută.

Art. 71. – (1) Pentru fiecare navă care arborează pavilionul român și care aparține unei categorii definite în regulile 2.25 – 2.35 din Anexa VI la MARPOL, dacă aceasta îndeplinește una dintre următoarele condiții:

- a) nava este navă nouă;
- b) nava este o navă nouă care a suferit o transformare importantă;
- c) nava este o navă nouă sau o navă existentă care a suferit o transformare importantă, dar atât de extinsă încât ANR consideră respectiva navă ca o navă nou-construită;

și dacă acestei nave i se aplică prevederile capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL, EEDI obținut trebuie să îndeplinească următoarea condiție:

$$\text{EEDI obținut} \leq \text{EEDI cerut} = (1 - X/100) \times \text{valoarea liniei de referință},$$

în care X este factorul de reducere pentru EEDI cerut în raport cu linia de referință a EEDI, specificat în *Tabelul 1 – Factorii de reducere (în procente) aplicabili EEDI în raport cu linia de referință*, tabel care este cuprins în cadrul capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL.

(2) Pentru fiecare navă care arborează pavilionul român, nouă sau existentă care a suferit o transformare importantă, dar atât de extinsă încât ANR consideră respectiva navă ca o navă nou-construită, EEDI obținut trebuie să fie calculat și să îndeplinească cerința din regula 21.1 din Anexa VI la MARPOL, cu factorul de reducere aplicabil corespunzător tipului și mărimii navei transformate, la data contractului de transformare ori, în absența unui contract, la data începerii transformării.

(3) Valoarea liniei de referință, prevăzută în regula 21.1 din Anexa VI la MARPOL, se calculează după următoarea relație matematică:

$$\text{Valoarea liniei de referință} = a \times b^{-c},$$

unde a, b și c sunt parametrii indicați în *Tabelul 2 – Parametrii utilizați pentru determinarea valorilor de referință aplicabile diferitelor tipuri de nave*, tabel care este cuprins în cadrul capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL. La calcularea valorilor liniilor de referință se iau în considerare liniile directe adoptate de către IMO prin Rezoluția MEPC.231(65).

(4) La calcularea EEDI cerut pentru navele care arborează pavilionul român se va verifica dacă, prin concepția sa, o navă permite să fie considerată că face parte din mai mult decât unul dintre tipurile de nave prevăzute în Tabelul 2 care este cuprins în cadrul capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL. În caz afirmativ, se stabilește că EEDI cerut pentru acea navă este cel mai riguros (cel mai scăzut) EEDI indicat în Tabelul 2 pentru tipurile de nave din care poate face parte respectiva navă.

(5) Navele care arborează pavilionul român și cărora li se aplică regula 21 din Anexa VI la MARPOL, trebuie să aibă o putere de propulsie instalată care să nu fie mai mică decât puterea de propulsie necesară pentru a menține manevrabilitatea navei în condiții defavorabile. Determinarea puterii minime de propulsie necesare unei nave pentru ca aceasta să își mențină manevrabilitatea în condiții defavorabile se va face în conformitate cu liniile directe aprobate de către IMO prin Rezoluția MEPC.232(65).

SECȚIUNEA III – PLANUL DE MANAGEMENT AL RANDAMENTULUI ENERGETIC AL NAVEI – SEEMP

(Regula 22 din Anexa VI la MARPOL)

Art. 72. – (1) Fiecare navă care arborează pavilionul român și căreia i se aplică regulile cuprinse în capitolul 4 al Anexei VI la MARPOL trebuie să aibă la bord un Plan de management al randamentului energetic al navei – SEEMP, specific acesteia. SEEMP poate face parte din *Sistemul de management al siguranței navei – SMS*.

(2) SEEMP trebuie elaborat prin grija proprietarului sau operatorului navei ținând cont de liniile directoare elaborate de IMO, care au fost adoptate prin Rezoluția MEPC.213(63). Pentru navele care arborează pavilionul român și cărora li se aplică prevederile capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL, SEEMP se prezintă în cadrul inspecțiilor pentru obținerea *Certificatului internațional referitor la randamentul energetic – Certificatul IEE.*”

24. Anexa la normele metodologice se numerează ca Anexa nr. 1 la normele metodologice.

25. După Anexa la normele metodologice se introduce o nouă anexă, Anexa nr. 2 la normele metodologice, având conținutul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. II. – În termen de 90 de zile de la publicarea prezentei hotărâri în Monitorul Oficial al României, Partea I, prin ordin al ministrului transporturilor se vor publica liniile directoare necesare punerii în aplicare a Anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională, prin următoarele rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin:

- a) Rezoluția MEPC.212(63) adoptată la 2 martie 2012 – Liniile directoare din 2012 referitoare la metoda de calcul a indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, așa cum au fost modificate prin Rezoluția MEPC.224(64) adoptată la 5 octombrie 2012 – Amendamente la Liniile directoare din 2012 referitoare la metoda de calcul a indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi;
- b) Rezoluția MEPC.213(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP);
- c) Rezoluția MEPC.214(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI), așa cum au fost modificate prin Rezoluția MEPC.234(65) adoptată la 17 mai 2013 – Amendamente la Liniile directoare din 2012

referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI);

- d) Rezoluția MEPC.231(65) adoptată la 17 mai 2013 - Liniile directoare din 2013 pentru calcularea liniilor de referință pentru utilizarea cu indicele nominal al randamentului energetic (EEDI);
- e) Rezoluția MEPC.232(65) adoptată la 17 mai 2013 - Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile.

PRIM – MINISTRU

VICTOR-VIOREL PONTA

Model de:

**CERTIFICAT INTERNAȚIONAL REFERITOR LA RANDAMENTUL
ENERGETIC**
INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Emis în conformitate cu prevederile Protocolului din 1997, astfel cum acesta a fost modificat prin rezoluția MEPC.203(62), privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare „Convenția”), sub autoritatea
Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.203(62), to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the:

Guvernului României
Government of Romania

prin Autoritatea Navală Română
by the Romanian Naval Authority

Caracteristicile navei¹:
Particulars of ship¹

Numele navei
Name of ship

Numărul sau literele distinctive
Distinctive number or letters

Portul de înmatriculare
Port of registry

Tonajul brut
Gross tonnage

Numărul IMO²
IMO Number²

¹ Caracteristicile navei pot fi, de asemenea, prezentate orizontal în casete.

Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² În conformitate cu Sistemul OMI de numere de identificare a navelor, adoptat de către Organizație prin rezoluția A.600(15).

In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL:
THIS IS TO CERTIFY:

1. că nava a fost inspectată în conformitate cu regula 5.4 din Anexa VI la Convenție; și
that the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI of the Convention;
and
2. că în urma acestei inspecții s-a constatat că nava îndeplinește prevederile aplicabile din regula 20, regula 21 și regula 22.
that the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulation 20, regulation 21 and regulation 22.

Data finalizării inspecției în baza căreia se emite prezentul certificat: zz/ll/aaaa
Completion date of survey on which this Certificate is based: dd/mm/yyyy

Emis la
Issued at

(Locul eliberării Certificatului)
(Place of issue of certificate)

zz/ll/aaaa:.....
dd/mm/yyyy

(Data emiterii)
(Date of issue)

.....
*(Semnătura persoanei oficiale autorizate
în mod corespunzător să emită certificatul)*
*(Signature of duly authorized official issuing
the certificate)*

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Supliment la Certificatul internațional referitor la randamentul energetic
(Certificat IEE)**
*Supplement to the International Efficiency Certificate
(IEE Certificate)*

FIȘA CONSTRUCȚIEI REFERITOARE LA RANDAMENTUL ENERGETIC
RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY EFFICIENCY

Note/ *Notes*:

- 1 Această fișă trebuie permanent anexată Certificatului IEE. Certificatul IEE trebuie să fie disponibil în permanență la bordul navei.
This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board ship at all times.
- 2 Fișa trebuie redactată cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă este utilizată, de asemenea, o limbă oficială a țării emitente, aceasta prevalează în cazul unui litigiu sau al unei divergențe.
The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 3 Înregistrările în căsuțe se vor face prin inserarea simbolului (x) pentru răspunsurile „da” și „aplicabil” sau a simbolului (-) pentru răspunsurile „nu” și „nu se aplică”, după caz.
Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross(x) for the answers „yes” and „applicable”; or a dash (-) for answers „no” and „not applicable”, as appropriate.
- 4 Dacă nu se prevede în mod expres altfel, regulile menționate în această fișă se referă la regulile din Anexa VI la Convenție, iar rezoluțiile sau circularele se referă la acelea adoptate de Organizația Maritimă Internațională.
Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Caracteristicile navei:
Particulars of ship

- 1.1 Numele navei
Name of ship
- 1.2 Numărul IMO.....
IMO Number
- 1.3 Data contractului de construcție.....
Date of building contract
- 1.4 Tonajul brut
Gross tonnage
- 1.5 Deadweight-ul.....
Deadweight

- 1.6 Tipul navei³
Type of ship
- 2 Sistemul de propulsie**
Propulsion system
- 2.1 Propulsie diesel..... □
Diesel propulsion
- 2.2 Propulsie diesel - electrică..... □
Diesel-electric propulsion
- 2.3 Propulsie cu turbine..... □
Turbine propulsion
- 2.4 Propulsie hibridă..... □
Hybrid propulsion
- 2.5 Sistem de propulsie altul decât oricare dintre sistemele menționate mai sus..... □
Propulsion system other than any of the above

³ Se inserează tipul navei în conformitate cu definițiile specificate în regula 2. Navele care fac parte din mai mult decât unul dintre tipurile de navă definite în regula 2 ar trebui să fie considerate ca fiind de tipul de navă cu cel mai riguros (cel mai scăzut) EEDI cerut. Dacă nava nu face parte dintre tipurile de navă definite în regula 2, se inserează „Navă de alt tip decât cele definite în regula 2”.

Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert „Ship other than any of the ship type defined in regulation 2”.

3 Indicele nominal al randamentului energetic obținut (EEDI obținut)

Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

- 3.1 În conformitate cu regula 20.1 EEDI obținut este calculat pe baza informațiilor conținute de dosarul tehnic al EEDI, care, de asemenea, arată procesul de calculare al EEDI obținut.....□
The Attained EEDI in accordance with regulation 20.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file which also shows the process of calculating the Attained EEDI.
EEDI obținut este:.....grame de CO₂/tonă-milă marină
The Attained EEDI is:.....grams-CO₂/tonne-mile
- 3.2 EEDI obținut nu este calculat pentru următoarele motive:
The Attained EEDI is not calculated as:
- 3.2.1 nava este exceptată în conformitate cu regula 20.1 întrucât nu este o navă nouă în sensul definiției din regula 2.23.....□
the ship is exempt under regulation 20.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23
- 3.2.2 tipul sistemului de propulsie este exceptat în conformitate cu regula 19.3.....□
the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3
- 3.2.3 nava este scutită de a îndeplini obligația prevăzută în regula 20 de către Administrația sa în conformitate cu regula 19.4.....□
the requirement of regulation 20 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4
- 3.2.4 tipul navei este exceptat în conformitate cu regula 20.1.....□
the type of ship is exempt in accordance with regulation 20.1

4 EEDI cerut

Required EEDI

- 4.1 EEDI cerut este:.....grame de CO₂/tonă-milă marină
The required EEDI is:.....grams-CO₂/tonne-mile
- 4.2 EEDI cerut nu este aplicabil pentru următoarele motive:
The required EEDI is not applicable as:
- 4.2.1 nava este exceptată în conformitate cu regula 21.1 întrucât nu este o navă nouă în sensul definiției din regula 2.23.....□
the ship is exempt under regulation 21.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23
- 4.2.2 tipul sistemului de propulsie este exceptat în conformitate cu regula 19.3.....□
the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3
- 4.2.3 nava este scutită de a îndeplini obligația prevăzută în regula 21 de către Administrația sa în conformitate cu regula 19.4.....□
the requirement of regulation 21 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4
- 4.2.4 tipul navei este exceptat în conformitate cu regula 21.1.....□
the type of ship is exempt in accordance with regulation 21.1
- 4.2.5 capacitatea navei este inferioară pragului capacității minime indicat în tabelul 1 al regulii 21.2.....□
the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in Table 1 of regulation 21.2

5 Planul de management al randamentului energetic al navei

Ship Energy Efficiency Management Plan

- 5.1 Nava este prevăzută cu un Plan de management al randamentului energetic al navei (SEEMP) în conformitate cu regula 22.....□
The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 22.

6 Dosarul tehnic al EEDI

EEDI technical file

- 6.1 Certificatul IEE este însoțit de dosarul tehnic al EEDI în conformitate cu regula 20.1.....□
The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 20.1
- 6.2 Numărul de identificare/verificare al dosarului tehnic al EEDI.....
The EEDI technical file identification/verification number
- 6.3 Data de verificare a dosarului tehnic al EEDI.....
The EEDI technical file verification date

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că această fișă este corectă din toate punctele de vedere.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Emisă la
(Issued at)

(Locul emiterii fișei)
(Place of issue of the Record)

(zz/ll/aaaa):
(dd/mm/yyyy)

(Data emiterii)
(Date of issue)

.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizată în mod corespunzător să emită fișa)
(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

--/--