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

**Propuneri transmise de -**

**Date de contact: e-mail:**

**Fax:**

| Text proiect | Amendamente | Motivatie |
| --- | --- | --- |
| Art. I. –Normele metodologice de punere în aplicare a prevederilor Anexei VI „Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave” la Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa 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 şi completările ulterioare, se modifică şi se completează după cum urmează:1. La articolul 1, alineatele (2) şi (3) se modifică şi vor avea următorul cuprins: „(2) Prezentele „norme metodologice” sunt elaborate în corelare cu prevederile art. 2 din Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 634/2010 pentru publicarea acceptării amendamentelor la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (anexa VI revizuită la MARPOL), adoptate de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MEPC.176(58) a Comitetului pentru Protecţia Mediului Marin la 10 octombrie 2008, şi au luat în considerare modificările şi completările la Anexa VI adoptate prin Rezoluţia MEPC.190(60), Rezoluţia MEPC.194(61), Rezoluţia MEPC.202(62), Rezoluţia MEPC.203(62) şi Rezoluţia MEPC.217(63).(3) Toate referirile la Anexa VI la MARPOL din cadrul prezentelor „norme metodologice”, trebuie înţelese ca referiri la această anexă în forma sa revizuită, aşa cum a fost adoptată prin Rezoluţia MEPC.176(58), ulterior modificată şi completată prin Rezoluţia MEPC.190(60), Rezoluţia MEPC.194(61), Rezoluţia MEPC.202(62), Rezoluţia MEPC.203(62) şi Rezoluţia MEPC.217(63).”2. Articolul 4 se modifică şi va avea următorul cuprins: „Art. 4. – Abrevierile utilizate în prezentele norme metodologice au următorul înţeles:a) Anexa I la MARPOL - Anexa I la MARPOL – Reguli pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi, în forma revizuită, aşa cum aceasta a fost adoptată prin Rezoluţia MEPC.117(52) din 15 octombrie 2004 şi cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluţiei MEPC.176(58);b) Anexa II la MARPOL - Anexa II la MARPOL – Reguli pentru controlul poluării cu substanţe lichide nocive în vrac, în forma revizuită, aşa cum aceasta a fost adoptată prin Rezoluţia MEPC.118(52) din 15 octombrie 2004 şi cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluţiei MEPC.176(58);c) Anexa III la MARPOL - Anexa III la MARPOL – Reguli pentru prevenirea poluării cu substanţe dăunătoare transportate pe mare sub formă ambalată, cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluţiei MEPC.176(58);d) Anexa V la MARPOL - Anexa V la MARPOL - Reguli pentru prevenirea poluării cu gunoi de la nave - aşa cum aceasta a fost adoptată de Conferinţa internaţională privind poluarea marină din 1973;e) Anexa VI la MARPOL – Anexa VI la Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării atmosferei de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta şi aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1997, astfel cum acesta este amendat de către IMO prin Rezoluţia MEPC.176(58), Rezoluţia MEPC.190(60), Rezoluţia MEPC.194(61), Rezoluţia MEPC.202(62), Rezoluţia MEPC.203(62) şi Rezoluţia MEPC.217(63);f) Circulara MEPC.1/Circ.680 - Circulara MEPC.1/Circ.680 din 27 iulie 2009 – Informaţii tehnice referitoare la sisteme şi operarea acestora având ca scop asistarea elaborării planurilor de management al compuşilor organici volatili; g) Circulara MEPC.1/Circ.719 - Circulara MEPC.1/Circ.719 din 20 aprilie 2010 – Informaţii tehnice referitoare la sistemul de control al presiunii vaporilor având ca scop asistarea elaborării şi actualizării planurilor de management al compuşilor 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 - Instrucţiuni privind organizarea lucrărilor şi metodele de lucru ale Comitetului de Securitate Maritimă şi Comitetului pentru Protecţia Mediului Marin şi ale organelor lor subsidiare, aşa cum a fost revizuită;j) Codul IGC - Codul internaţional pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate, adoptat de IMO prin rezoluţia MSC.5(48) din 17 iunie 1983 acceptat prin Legea nr.71/2003, cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluţiei MEPC.176(58);k) Codul tehnic NOx – Codul tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale, aşa cum a fost adoptat la data de 10 octombrie 2008 prin Rezoluţia MEPC.177(58) – Amendamente la Codul tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale (Codul Tehnic NOx 2008);l) Convenţia MARPOL 1973 - Convenţia internaţională 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 şi completările ulterioare;n) Directiva 97/68/EC - Directiva nr.97/68/EC a Parlamentului European şi Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislaţiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanţi gazoşi şi de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă, care urmează să fie instalate pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră, cu modificările şi 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 maşini mobile nerutiere şi a motoarelor destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă şi stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor gazoase şi de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecţiei atmosferei, cu modificările ulterioare;p) HG nr. 470/2007 - Hotărârea Guvernului nr. 470/2007 privind limitarea conţinutului de sulf din combustibilii lichizi, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 365 din 29.05.2007, cu modificările şi 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 şi 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 şi sancţionarea contravenţiilor la regimul transporturilor navale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15.08.2007, cu modificările şi completările ulterioare;t) IMO – Organizaţia Maritimă Internaţională;u) MARPOL - Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta şi prin Protocolul din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, adoptat prin Actul final al Conferinţei părţilor 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 convenţie internaţională, cu modificările ulterioare intrate în vigoare până la data adoptării Rezoluţiei MEPC.176(58); v) MEPC - Comitetul pentru Protecţia Mediului Marin din cadrul IMO;w) OG nr. 42/1997 - Ordonanţa Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim şi pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;x) PSC – Controlul statului portului;y) Regulamentul (CE) nr. 1005/2009 - Regulamentul (CE) Nr. 1005/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 16 septembrie 2009 privind substanţele care diminuează stratul de ozon, cu modificările ulterioare (reformare), cu modificările şi completările ulterioare;z) Rezoluţia A.1052(27) - Rezoluţia A.1052(27) din 30 noiembrie 2011 - Procedurile din 2011 pentru controlul statului portului;aa) Rezoluţia A.1053(27) - Rezoluţia A.1053(27) din 30 noiembrie 2011 - Linii directoare din 2011 privind inspecţiile în concordanţă cu sistemul armonizat de inspectare şi certificare (HSSC);bb) Rezoluţia MEPC.59(33) - Rezoluţia MEPC.59(33) adoptată la 30 octombrie 1992 – Instrucţiuni revizuite pentru implementarea Anexei V la MARPOL 73/78;cc) Rezoluţia MEPC.76(40) – Rezoluţia MEPC.76(40) din 25 septembrie 1997 - Specificaţia standard pentru incineratoarele de bord, aşa cum a fost amendată prin Rezoluţia MEPC.93(45) din 5 octombrie 2000;dd) Rezoluţia MEPC.176(58) - Rezoluţia MEPC.176(58) adoptată la 10 octombrie 2008 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa 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 şi infrastructurii nr. 634/2010;ee) Rezoluţia MEPC.181(59) - Rezoluţia MEPC.181(59) din 17 iulie 2009 - Instrucţiunile din 2009 pentru controlul statului portului, conform anexei VI revizuite la MARPOL 73/78;ff) Rezoluţia MEPC.182(59) - Rezoluţia MEPC.182(59) din 17 iulie 2009 - Instrucţiunile din 2009 pentru prelevarea eşantioanelor de combustibil lichid pentru determinarea conformităţii cu anexa VI revizuită la MARPOL 73/78;gg) Rezoluţia MEPC.183(59) - Rezoluţia MEPC.183(59) din 17 iulie 2009 - Instrucţiunile din 2009 pentru monitorizarea conţinutului de sulf mediu mondial al combustibililor lichizi reziduali livraţi pentru a fi utilizaţi la bordul navelor;hh) Rezoluţia MEPC.184(59) - Rezoluţia MEPC.184(59) din 17 iulie 2009 - Liniile directoare din 2009 pentru instalaţiile de epurare a gazelor arse evacuate;ii) Rezoluţia MEPC.185(59) - Rezoluţia MEPC.185(59) din 17 iulie 2009 – Linii directoare pentru elaborarea unui plan de management al compuşilor organici volatili;jj) Rezoluţia MEPC.190(60) - Rezoluţia MEPC.190(60) adoptată la 26 martie 2010 - Amendamente la anexa la Protocolul din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa 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 şi infrastructurii nr. 322/2011;kk) Rezoluţia MEPC.194(61) - Rezoluţia MEPC.194(61) adoptată la 1 octombrie 2010 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa 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 şi infrastructurii nr. 851/2011;ll) Rezoluţia MEPC.202(62) - Rezoluţia MEPC.202(62) adoptată la 15 iulie 2011 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (Desemnarea zonei maritime Caraibe a Statelor Unite ca zonă de control al emisiilor şi scutirea acordată anumitor nave operate în zona de control al emisiilor a Americii de Nord şi în zona maritimă Caraibe a Statelor Unite în conformitate cu regulile 13 şi 14 şi apendicele VII ale Anexei VI la MARPOL), prevăzută în Anexa nr. 1 a Ordinului ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 1.559/2012, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 737 din 1 noiembrie 2012; mm) Rezoluţia MEPC.203(62) - Rezoluţia MEPC.203(62) adoptată la 15 iulie 2011 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa 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 şi infrastructurii nr. 1.559/2012, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 737 din 1 noiembrie 2012;nn) Rezoluţia MEPC.212(63) - Rezoluţia MEPC.212(63) adoptată la 2 martie 2012 – Liniile directoare din 2012 referitoare la metoda de calcul a indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obţinut pentru nave noi;oo) Rezoluţia MEPC.213(63) - Rezoluţia MEPC.213(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la elaborarea planul de management al randamentului energetic al navei (SEEMP);pp) Rezoluţia MEPC.214(63) - Rezoluţia MEPC.214(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la inspecţia şi certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI);qq) Rezoluţia MEPC.217(63) - Rezoluţia MEPC.217(63) adoptată la 2 martie 2012 - Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (Aranjamente regionale pentru instalaţii portuare de primire în conformitate cu anexa VI la MARPOL şi 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) Rezoluţia MEPC.224(64) - Rezoluţia 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) obţinut pentru nave noi;ss) Rezoluţia MEPC.231(65) - Rezoluţia MEPC.231(65) adoptată la 17 mai 2013 - Liniile directoare din 2013 pentru calcularea liniilor de referinţă pentru utilizarea cu indicele nominal al randamentului energetic (EEDI);tt) Rezoluţia MEPC.232(65) - Rezoluţia MEPC.232(65) adoptată la 17 mai 2013 - Linii directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menţinerea manevrabilităţii navelor în condiţii nefavorabile;uu) Rezoluţia MEPC.234(65) - Rezoluţia MEPC.234(65) adoptată la 17 mai 2013 – Amendamente la Liniile directoare din 2012 referitoare la inspecţia şi certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI);vv) Rezoluţia MEPC.239(65) - Rezoluţia MEPC.239(65) adoptată la 17 mai 2013 – Amendamente la Liniile directoare 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) şi alineatul (11), cu următorul cuprins:„(10) ANR acceptă instalarea la bordul navelor care arborează pavilionul român a instalaţiilor de epurare a gazelor arse evacuate numai dacă acestea corespund specificaţiilor prevăzute în Rezoluţia MEPC.184(59), au un certificat de aprobare de tip din partea unui organism notificat şi o declaraţie 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 instalaţii de epurare a gazelor arse evacuate existenţa „Declaraţiei de conformitate”, precum şi „Marcajul timonă” fixat pe aceasta sau, după caz, „Certificatul de aprobare de tip” emis de Administraţia statului pavilionului pe care îl arborează respectiva navă.”4. Articolul 17 se modifică şi va avea următorul cuprins:„Art. 17. - (1) În scopul regulii 13 din Anexa VI la MARPOL - Oxizi de azot (NOx), 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; şic) orice altă zonă maritimă, inclusiv orice zonă portuară, desemnată de către IMO în conformitate cu criteriile şi 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 (NOx), în apele naţionale navigabile maritime ale României, este prevăzută la art. 23.”5. La articolul 18, alineatul (3) se modifică şi va avea următorul cuprins: „(3) În ceea ce priveşte un motor diesel naval cu o putere de ieşire mai mare de 5000 kW şi cu o capacitate cilindrică egală cu 90 litri sau mai mare, montat la bordul unei nave care arborează pavilionul român şi care este construită la 1 ianuarie 1990 sau după această dată, dar înainte de 1 ianuarie 2000, Certificatul internaţional 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 comerţ, astfel cum este descris în paragraful (7.2) al regulii 13 din Anexa VI la MARPOL.”6. La articolul 22, alineatele (1) şi (4) se modifică şi vor avea următorul cuprins: „(1) În scopul regulii 14 din Anexa VI la MARPOL - Oxizi de sulf şi particule materiale, sunt stabilite următoarele zone de control al emisiilor:a) zona Mării Baltice, aşa cum este definită în regula 1.11.2 din Anexa I la MARPOL şi zona Mării Nordului, aşa cum este definită în regula 1.14.6 din Anexa V la MARPOL; b) zona Americii de Nord, aşa cum este delimitată de coordonatele prevăzute în apendicele VII la Anexa VI la MARPOL;c) zona maritimă Caraibe a Statelor Unite, aşa cum este delimitată de coordonatele prevăzute în apendicele VII la Anexa VI la MARPOL; şid) orice altă zonă maritimă, inclusiv orice zonă portuară, desemnată de către IMO în conformitate cu criteriile şi 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 şi care operează în această zonă de control al emisiilor sunt scutite de îndeplinirea cerinţelor prevăzute în paragrafele 4 şi 6 ale regulii 14 din Anexa VI la MARPOL, precum şi de îndeplinirea cerinţelor 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. Totuşi, 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) şi (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, conţinutul de sulf al combustibilului lichid utilizat la bordul acestora nu trebuie să depăşească 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; şic) 0,10% m/m la 1 ianuarie 2015 sau după această dată.(12) Înainte de 1 ianuarie 2020, conţinutul 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 şi care operează în zona Americii de Nord sau în zona maritimă Caraibe a Statelor Unite, definite în paragraful 3 al aceleiaşi 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 funcţiona în mod continuu cu combustibil lichid marin distilat sau cu gaz natural.”8. Articolul 52 se modifică şi va avea următorul cuprins: „Art. 52. - (1) Fiecare navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 şi fiecare platformă de foraj şi 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 inspecţiilor menţionate mai jos: a) o inspecţie iniţială înaintea punerii acesteia în funcţiune sau înainte ca Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei (Certificatul IAPP), prevăzut de regula 6 din Anexa VI la MARPOL să-i fie emis pentru prima dată. Această inspecţie se va efectua astfel încât să se asigure că echipamentul, sistemele, instalaţiile, amenajările şi materialele îndeplinesc pe deplin prevederile aplicabile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL;b) o inspecţie de reînnoire efectuată la intervale de cinci ani, cu excepţia cazurilor în care se aplică paragrafele (2), (5), (6) sau (7) ale regulii 9 din Anexa VI la MARPOL Inspecţia de reînnoire se va efectua astfel încât să se asigure că echipamentul, sistemele, instalaţiile, amenajările şi materialele îndeplinesc pe deplin prevederile aplicabile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL;c) o inspecţie 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 inspecţiile anuale prevăzute la subparagraful (1.4) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL. Inspecţia intermediară se va efectua astfel încât să se asigure că echipamentul şi amenajările îndeplinesc pe deplin prevederile aplicabile din capitolul 3 al Anexei VI la MARPOL şi sunt în stare bună de funcţionare. Astfel de inspecţii intermediare trebuie să fie confirmate ca efectuate în Certificatul IAPP emis în baza regulii 6 sau 7 din Anexa VI la MARPOL;d) o inspecţie anuală efectuată într-un interval de trei luni înainte sau după fiecare dată aniversară a Certificatului IAPP, care include o inspecţie generală a echipamentului, sistemelor, instalaţiilor, amenajărilor şi materialelor prevăzute în subparagraful (1.1) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL, pentru a se asigura că acestea au fost menţinute în conformitate cu paragraful (5) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL şi că acestea rămân în condiţii corespunzătoare pentru serviciul pentru care nava este destinată. Astfel de inspecţii anuale trebuie să fie confirmate ca efectuate în Certificatul IAPP emis în baza regulii 6 sau 7 din Anexa VI la MARPOL; şie) o inspecţie suplimentară, generală sau parţială, în funcţie de circumstanţe, care trebuie să fie efectuată de fiecare dată când sunt efectuate reparaţii sau reînnoiri importante astfel cum sunt prevăzute în paragraful (5) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL sau după o reparaţie care rezultă din investigaţiile prevăzute în paragraful (6) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL. Inspecţia trebuie să fie astfel efectuată încât să se asigure că reparaţiile sau reînnoirile necesare au fost realizate efectiv, că materialele utilizate pentru aceste reparaţii sau reînnoiri şi execuţia lucrărilor sunt corespunzătoare sub toate aspectele şi că nava este conformă în toate privinţele 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 inspecţii iniţiale, unei inspecţii de reînnoire şi unei inspecţii suplimentare. Aceste inspecţii se vor desfăşura în mod similar cu inspecţiile prevăzute la alin. (1) şi vor avea aceleaşi scopuri, în măsura în care acestea sunt aplicabile. Rezultatele acestor inspecţii se regăsesc în Rapoartele de inspecţie, care trebuie să menţioneze 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 şi 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 inspecţiilor menţionate mai jos, luând în considerare liniile directoare adoptate de IMO în acest sens, respectiv Rezoluţia MEPC.214(63), aşa cum a fost modificată prin Rezoluţia MEPC.234(65): a) o inspecţie iniţială înaintea punerii în funcţiune a unei nave noi şi înainte ca Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic să-i fie emis. Această inspecţie trebuie să verifice că EEDI obţinut este în concordanţă cu prevederile din capitolul 4 al Anexei VI la MARPOL şi 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 inspecţie generală sau parţială, în funcţie de circumstanţe, după o transformare importantă a unei nave căreia i se aplică regula 5 din Anexa VI la MARPOL. Inspecţia trebuie să permită să se verifice că EEDI obţinut a fost recalculat după cum a fost necesar şi că îndeplineşte cerinţa regulii 21 din Anexa VI la MARPOL, cu factorul de reducere aplicabil navei de tipul şi 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 inspecţii iniţiale privind EEDI obţinut. O astfel de inspecţie, dacă este determinată ca necesară, trebuie să permită să se verifice că EEDI obţinut a fost calculat şi că îndeplineşte cerinţa regulii 21 din Anexa VI la MARPOL, cu factorul de reducere aplicabil corespunzător tipului şi mărimii navei transformate la data contractului de transformare sau, în absenţa unui contract, la data începerii transformării. Inspecţia 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; şid) pentru navele existente, verificarea cerinţei 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 inspecţie 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 şi prevederile aplicabile din prezentele norme metodologice.”9. La articolul 53, alineatele (3) şi (5) se modifică şi vor avea următorul cuprins:„(3) Dacă un inspector al ANR sau al unei Organizaţii recunoscute stabileşte că starea echipamentelor nu corespunde în mod substanţial cu caracteristicile din Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei sau din Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic, inspectorul ANR sau Organizaţia recunoscută trebuie să se asigure că a fost luată măsura corectivă de către proprietarul sau operatorul navei şi trebuie să informeze ANR în timp util. Dacă aceste măsuri corective nu sunt luate, Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei sau Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic va trebui să fie retras de către ANR sau, după caz, de Organizaţia recunoscută. Dacă nava se află într-un port al unui stat parte la Anexa VI la MARPOL, inspectorul ANR sau inspectorul Organizaţiei recunoscute trebuie să informeze imediat autoritatea competentă a statului portului. Atunci când un inspector al ANR sau un inspector al unei Organizaţii recunoscute a informat autoritatea competentă a statului portului, acesta poate solicita reprezentanţilor guvernului statului portului respectiv să i se acorde orice asistenţă necesară pentru îndeplinirea obligaţiilor sale, în temeiul prevederilor cuprinse în regula 5 din Anexa VI la MARPOL.………………………………………………………………………………………………(5) În cazurile în care un inspector al unei Administraţii a unui stat parte la Anexa VI la MARPOL sau un inspector al unei organizaţii recunoscute de către guvernul respectivului stat parte stabileşte că starea echipamentelor unei nave care arborează pavilionul respectivului stat, care se află într-unul dintre porturile din România, nu corespunde în mod substanţial cu caracteristicile din Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei sau din Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic, ANR are obligaţia să acorde, la solicitarea acestuia, orice asistenţă necesară pentru îndeplinirea obligaţiilor sale, în temeiul prevederilor cuprinse în regula 5 din Anexa VI la MARPOL.”10. La articolul 54, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:„(2) Ori de câte ori survine un accident la o navă care arborează pavilionul român şi care face obiectul reglementărilor cuprinse în Anexa VI la MARPOL sau se constată un defect care afectează în mod substanţial 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, organizaţia recunoscută care a emis pentru acea navă Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei sau Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic.”11. Titlul Secţiunii IX se modifică şi va avea următorul cuprins:„SECŢIUNEA IX - EMITEREA SAU CONFIRMAREA CERTIFICATULUI INTERNAŢIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI ŞI A CERTIFICATULUI INTERNAŢIONAL REFERITOR LA RANDAMENTUL ENERGETIC(Regulile 6 şi 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 naţionale şi în zona economică exclusivă a României, supuse inspecţiilor prevăzute la alin. (1), se emite Certificatul de prevenire a poluării atmosferei, care are forma şi conţinutul Certificatului internaţional de prevenire a poluării atmosferei, cu excepţia titlului şi a textului tradus în limba engleză. Pentru emiterea, confirmarea sau reînnoirea acestui certificat se vor respecta dispoziţiile aplicabile din prezentele Norme metodologice referitoare la Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei, cu excepţia celor cuprinse în art. 57.(5) După o inspecţie efectuată în conformitate cu prevederile regulii 5.4 din Anexa VI la MARPOL şi cu prevederile prezentelor norme metodologice, trebuie emis un Certificat internaţional referitor la randamentul energetic, oricărei nave care arborează pavilionul român şi 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 jurisdicţia altor state părţi la Anexa VI la MARPOL.(6) Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic trebuie să fie emis sau confirmat, fie de către ANR, fie de către o organizaţie recunoscută. În toate cazurile, ANR îşi asumă întreaga responsabilitate pentru certificat.”13. Articolul 56 se modifică şi va avea următorul cuprins: „Art. 56. – (1) ANR poate, la solicitarea Administraţiei unui stat parte la Anexa VI la MARPOL, să procedeze la inspectarea unei nave care arborează pavilionul respectivului stat şi, dacă apreciază că prevederile Anexei VI la MARPOL sunt respectate, să emită respectivei nave un Certificat internaţional de prevenire a poluării atmosferei ori un Certificat internaţional referitor la randamentul energetic sau să autorizeze emiterea unor astfel de certificate de către o Organizaţie recunoscută şi, 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 internaţional de prevenire a poluării atmosferei ori a Certificatului internaţional referitor la randamentul energetic emise/confirmate în conformitate cu alin. (1), precum şi o copie a raportului de inspecţie respectiv, cât de curând posibil, Administraţiei solicitante. (3) Un astfel de Certificat internaţional de prevenire a poluării atmosferei ori un astfel de Certificat internaţional referitor la randamentul energetic, emis în conformitate cu prevederile alin. (1), trebuie să conţină o declaraţie în sensul că a fost emis la cererea Administraţiei statului pavilionului navei şi că acesta are aceeaşi valoare şi este recunoscut în aceleaşi condiţii ca un certificat emis conform regulii 6 din Anexa VI la MARPOL.(4) ANR nu trebuie să emită, în condiţiile regulii 7 din Anexa VI la MARPOL, Certificate internaţionale de prevenire a poluării atmosferei ori Certificate internaţionale referitoare la randamentul energetic navelor care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Anexa VI la MARPOL.”14. Articolul 57 se modifică şi va avea următorul cuprins: „Art. 57. – (1) În cazul în care ANR sau oricare dintre Organizaţiile recunoscute nu are posibilitatea de a face inspecţia şi a emite sau confirma Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei ori Certificatul internaţional 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 internaţional de prevenire a poluării atmosferei ori Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic sau, după caz, să autorizeze emiterea sau confirmarea acestora de către o organizaţie recunoscută de către respectivul Guvern şi care se regăseşte în lista de organizaţii recunoscute publicate de Comisia Europeană în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.(2) ANR va solicita autorităţii 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 internaţional de prevenire a poluării atmosferei ori a Certificatului internaţional referitor la randamentul energetic, în conformitate cu regula 7 din Anexa VI la MARPOL, informând în mod corespunzător proprietarul sau operatorul, precum şi organizaţiile recunoscute cu care are încheiate contracte de mandat special.(3) Un Certificat internaţional de prevenire a poluării atmosferei ori un Certificat internaţional referitor la randamentul energetic emis sau confirmat în condiţiile alin.(1) şi (2) va avea aceeaşi valoare cu cel emise de ANR sau Organizaţiile recunoscute în condiţiile prezentelor norme metodologice, fiind recunoscut de celelalte state părţi la Anexa VI la MARPOL.” 15. Titlul Secţiunii X se modifică şi va avea următorul cuprins:„SECŢIUNEA X – FORMA, DURATA ŞI VALABILITATEA CERTIFICATULUI INTERNAŢIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI ŞI A CERTIFICATULUI INTERNAŢIONAL REFERITOR LA RANDAMENTUL ENERGETIC(Regulile 8 şi 9 din Anexa VI la MARPOL)”16. Articolul 58 se modifică şi va avea următorul cuprins:„Art. 58. – (1) Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei, care se emite de către ANR, are forma corespunzătoare modelului cuprins în Anexa nr. 1, iar Certificatul internaţional 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 divergenţă produsă ca urmare a redactării Certificatului internaţional de prevenire a poluării atmosferei sau a Certificatului internaţional referitor la randamentul energetic, emis de ANR, atunci înţelesul în limba română trebuie să prevaleze în raport cu înţelesul redactării în limba engleză.(3) În cazul în care ANR îşi transferă atribuţiile unei Organizaţii recunoscute pentru inspecţia şi certificarea navelor care fac obiectul Anexei VI la MARPOL şi care arborează pavilionul român sau care solicită acordarea dreptului de arborare a acestui pavilion, respectivele Organizaţii recunoscute pot utiliza formularele proprii pentru Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei sau pentru Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic, cu condiţia 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) şi (14), cu următorul cuprins:„(13) Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic emis de către ANR sau o organizaţie recunoscută pentru o navă care arborează pavilionul român sau care solicită acordarea dreptului de arborare a acestui pavilion este valabil pe toată durata de viaţă a navei, sub rezerva prevăzută în paragraful 11 al regulii 9 din Anexa VI la MARPOL.(14) Certificatul internaţional 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 şi devine necesară emiterea unui nou certificat;c) dacă nava este transferată la alt pavilion.”18. Articolul 60 se modifică şi 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 şi dacă o solicitare în acest sens a fost făcută în decurs de trei luni după ce a avut loc transferul, ANR sau, după caz, organizaţia recunoscută, are obligaţia să transmită, cât de curând posibil, Administraţiei acelui stat parte copii ale Certificatului internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi ale Certificatului internaţional referitor la randamentul energetic, existente la navă înaintea efectuării transferului şi, dacă este posibil, copii ale rapoartelor de inspecţie pertinente. (2) În cazul în care o navă care solicită dreptul de arborare a pavilionului român a avut Certificat internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi Certificat internaţional referitor la randamentul energetic, emise de Administraţia unui alt stat parte la Anexa VI la MARPOL, ANR sau, după caz, organizaţia recunoscută aleasă pentru emiterea Certificatului internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi a Certificatului internaţional referitor la randamentul energetic, va emite noile certificate numai după ce este pe deplin edificată asupra faptului că nava corespunde cerinţelor din paragraful (5) al regulii 5 din Anexa VI la MARPOL. Dacă ANR sau, după caz, organizaţia recunoscută consideră ca fiind necesar, atunci poate solicita Administraţiei 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 şi copii ale rapoartelor de inspecţie pertinente.”19. La articolul 61, alineatul (1) se modifică şi va avea următorul cuprins:„(1) Navele care fac obiectul prezentelor norme metodologice, care arborează pavilionul român şi care se află în condiţii de exploatare pot fi controlate oricând asupra modului cum sunt respectate prevederile Anexei VI la MARPOL de către inspectorii ANR în oricare dintre porturile româneşti sau străine în care se află acestea. Inspectorii ANR întocmesc un raport de inspecţie iar, în cazul în care constată că nava nu corespunde prevederilor Anexei VI la MARPOL, pot propune retragerea Certificatului internaţional de prevenire a poluării atmosferei sau, după caz, a Certificatului internaţional referitor la randamentul energetic, dacă nu se iau măsuri de remediere.”20. La articolul 62, alineatele (3) şi (4) se modifică şi vor avea următorul cuprins:„(3) În cazul navelor care arborează pavilionul unui stat parte la Anexa VI la MARPOL, inspecţia trebuie să se limiteze numai la verificarea existenţei la bord a Certificatului internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi, respectiv, a Certificatului internaţional 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 internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi/sau un Certificat internaţional 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 ieşi în mare fără a prezenta o posibilă ameninţare de a produce daune mediului marin. Totuşi, ANR poate permite respectivei nave să părăsească portul sau terminalul din larg în scopul deplasării la cel mai apropiat şantier de reparaţii existent.”21. La articolul 63, alineatele (2) şi (3) se modifică şi vor avea următorul cuprins:„(2) În cazul în care asupra unei nave care arborează pavilionul român se aplică măsura reţinerii 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 ieşi în mare fără a prezenta o posibilă ameninţare de a produce daune mediului marin, comandantul navei respective va anunţa ANR şi, după caz, organizaţia recunoscută care a eliberat navei Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi/sau Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic.(3) Nava, care arborează pavilionul român şi căreia i s-a aplicat măsura reţinerii într-un port sau terminal al unui stat parte la Anexa VI la MARPOL, după informarea ANR şi, după caz, a organizaţiei recunoscute care a eliberat navei Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi/sau Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic, poate solicita permisiunea de a părăsi portul sau terminalul din larg în scopul deplasării la cel mai apropiat şantier de reparaţii existent pentru remedierea nonconformităţilor constatate de inspectorii PSC.”22. La articolul 64, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:„(2) În cazul în care se constată că nava prevăzută la alin.(1) nu deţine Certificatul internaţional de prevenire a poluării atmosferei şi/sau Certificatul internaţional referitor la randamentul energetic valabile şi/sau că starea navei sau a echipamentelor sale diferă în mod semnificativ faţă de prevederile Anexei VI la MARPOL şi, ca urmare, aceasta prezintă o posibilă ameninţare 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 VCERINŢE PRIVIND RANDAMENTUL ENERGETIC AL NAVELOR(Capitolul 4 - Reguli referitoare la randamentul energetic al navelor)SECŢIUNEA 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 excepţiilor prevăzute în regula 19 din Anexa VI la MARPOL şi a scutirilor 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 naţionale şi în zona economică exclusivă a României,(2) Totuşi, pentru navele care arborează pavilionul român şi efectuează voiajuri numai în apele naţionale 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 şi exploatate într-o manieră compatibilă cu prevederile acestui capitol, atât cât este rezonabil şi posibil de pus în practică.(3) Regulile 20 şi 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 ţine 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 şi care arborează pavilionul român de obligaţia de a corespunde regulilor 20 şi 21 din Anexa VI la MARPOL, dacă acestea respectă prevederile alin. (5).(5) Scutirile 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 construcţie este încheiat la 1 ianuarie 2017 sau după această dată; saub) în absenţa unui contract de construcţie, a căror chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcţie la 1 iulie 2017 sau după această dată; sauc) a căror livrare se efectuează la 1 iulie 2019 sau după această dată; saud) 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, şi în care regulile 5.4.2 şi 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 obligaţia să transmită imediat la IMO detalii despre respectiva decizie, pentru a fi informate celelalte părţi la Anexa VI la MARPOL.SECŢIUNEA II – INDICELE NOMINAL AL RANDAMENTULUI ENERGETIC OBŢINUT – EEDI obţinut ŞI INDICELE NOMINAL AL RANDAMENTULUI ENERGETIC CERUT – EEDI cerut(Regulile 20 şi 21 din Anexa VI la MARPOL)Art. 70. – (1) Pentru navele care arborează pavilionul român şi care aparţin unei categorii definite în regulile 2.25 – 2.35 din Anexa VI la MARPOL trebuie să se calculeze indicele nominal al randamentului energetic obţinut – EEDI obţinut –dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiţii: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 obţinut trebuie să fie calculat luând în considerare liniile directoare elaborate de către IMO şi adoptate prin Rezoluţia MEPC.212(63), astfel cum acestea au fost amendate ulterior prin Rezoluţia MEPC.224(64). EEDI obţinut este specific fiecărei nave, indică performanţa estimată a navei în termenii randamentului energetic şi se calculează prin grija proprietarului sau operatorului navei. EEDI obţinut trebuie să fie însoţit la bordul navei de dosarul tehnic al EEDI, care conţine informaţiile necesare pentru calcularea EEDI obţinut şi descrie metoda de calcul utilizată.(3) Pentru navele care arborează pavilionul român EEDI obţinut , însoţit de dosarul tehnic al EEDI, trebuie să fie verificat de către ANR sau de către o organizaţie recunoscută.Art. 71. – (1) Pentru fiecare navă care arborează pavilionul român şi care aparţine unei categorii definite în regulile 2.25 – 2.35 din Anexa VI la MARPOL, daca aceasta îndeplineşte una dintre următoarele condiţii: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;şi dacă acestei nave i se aplică prevederile capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL, EEDI obţinut trebuie să îndeplinească următoarea condiţie:EEDI obţinut ≤ EEDI cerut = (1 –Χ/100) × valoarea liniei de referinţă,în care X este factorul de reducere pentru EEDI cerut în raport cu linia de referinţă a EEDI, specificat în Tabelul 1 – Factorii de reducere (în procente) aplicabili EEDI în raport cu linia de referinţă, 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 obţinut trebuie să fie calculat şi să îndeplinească cerinţa din regula 21.1 din Anexa VI la MARPOL, cu factorul de reducere aplicabil corespunzător tipului şi mărimii navei transformate, la data contractului de transformare ori, în absenţa unui contract, la data începerii transformării. (3) Valoarea liniei de referinţă, prevăzută în regula 21.1 din Anexa VI la MARPOL, se calculează după următoarea relaţie matematică:Valoarea liniei de referinţă = a × b-c,unde a, b şi c sunt parametrii indicaţi în Tabelul 2 – Parametrii utilizaţi pentru determinarea valorilor de referinţă aplicabile diferitelor tipuri de nave, tabel care este cuprins în cadrul capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL. La calcularea valorilor liniilor de referinţă se iau în considerare liniile directoare adoptate de către IMO prin Rezoluţia MEPC.231(65).(4) La calcularea EEDI cerut pentru navele care arborează pavilionul român se va verifica dacă, prin concepţia 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 stabileşte 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 şi 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 menţine manevrabilitatea navei în condiţii defavorabile. Determinarea puterii minime de propulsie necesare unei nave pentru ca aceasta să îşi menţină manevrabilitatea în condiţii defavorabile se va face în conformitate cu liniile directoare aprobate de către IMO prin Rezoluţia MEPC.232(65).SECŢIUNEA 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 şi 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 siguranţei navei – SMS.(2) SEEMP trebuie elaborat prin grija proprietarului sau operatorului navei ţinând cont de liniile directoare elaborate de IMO, care au fost adoptate prin Rezoluţia MEPC.213(63). Pentru navele care arborează pavilionul român şi cărora li se aplică prevederile capitolului 4 al Anexei VI la MARPOL, SEEMP se prezintă în cadrul inspecţiilor pentru obţinerea Certificatului internaţional referitor la randamentul energetic – Certificatul IEE.” 24. Anexa la normele metodologice se numerotează 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 conţinutul 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 Organizaţia Maritimă Internaţională, prin următoarele rezoluţii ale Comitetului pentru protecţia mediului marin:a) Rezoluţia MEPC.212(63) adoptată la 2 martie 2012 – Liniile directoare din 2012 referitoare la metoda de calcul a indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obţinut pentru nave noi, aşa cum au fost modificate prin Rezoluţia 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) obţinut pentru nave noi;b) Rezoluţia 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) Rezoluţia MEPC.214(63) adoptată la 2 martie 2012 - Liniile directoare din 2012 referitoare la inspecţia şi certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI), aşa cum au fost modificate prin Rezoluţia MEPC.234(65) adoptată la 17 mai 2013 – Amendamente la Liniile directoare din 2012 referitoare la inspecţia şi certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI);d) Rezoluţia MEPC.231(65) adoptată la 17 mai 2013 - Liniile directoare din 2013 pentru calcularea liniilor de referinţă pentru utilizarea cu indicele nominal al randamentului energetic (EEDI);e) Rezoluţia MEPC.232(65) adoptată la 17 mai 2013 - Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menţinerea manevrabilităţii navelor în condiţii nefavorabile. |  |  |

**Alte observații**

Vor fi inserate observațiile punctuale referitoare la instrumentul de motivare și/sau anexă după următorul model

| Text instrument motivare/anexă | Amendamente | Motivatie |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |